

3 1761 11701290 6





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117012906>







CAI  
VR  
-A56  
16  
C-2

Government  
Publications 16  
D44



FORGING ahead — as an

## 1997 ANNUAL REPORT

innovative, cost-effective

customer-focused orga

ization, committed to

providing the best pas



VIA Rail Canada

enger service in Canada



The Honourable David Collenette, P.C., M.P.  
Minister of Transport  
Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the  
*Financial Administration Act*, I am pleased to  
submit VIA Rail Canada Inc.'s annual report  
for the year ending December 31, 1997.



Marc LeFrançois  
Chairman of the Board

VIA Rail Canada Inc. is Canada's  
national passenger rail company. In 1997,  
with approximately 3,000 employees, we  
operated 429 trains weekly, serving more  
than 400 communities across the country.  
We carried 3.8 million passengers and earned  
\$190.5 million in total operating revenues.

VIA is accountable to Parliament through  
the Minister of Transport.



# The Year *at a glance*

The key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the corporation for the year.







<b>KEY FINANCIAL INDICATORS</b> (millions of dollars)	<b>1997</b>	<b>1996</b>	<b>1995</b>	<b>1994</b>	<b>1993</b>
Cash operating expenses*	386.5	389.8	397.3	438.5	485.1
Total operating revenue	190.5	184.5	175.0	176.4	164.2
Government funding for:					
Operating expenses	196.0	205.3	222.3	262.1	320.9
Capital expenditures	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8
Reorganization charges	16.3	19.2	33.5	30.8	15.3
Total government funding	228.7	245.2	295.4	318.2	348.0

## KEY OPERATING STATISTICS

Revenue/Cash operating expenses ratio (%)*	49.3	47.3	44.0	40.2	33.8
Passengers (000's)	3,765	3,666	3,597	3,586	3,570
Passenger miles (000,000's)	884	892	859	834	820
Government operating funding per passenger mile (cents)	24.0	25.2	29.8	35.1	41.0
Train miles operated (000's)	6,482	6,472	6,219	6,524	6,515
Car miles operated (000's)	41,242	40,491	37,100	36,351	35,861
Average passenger load factor (%)	58	59	61	60	59
Average number of passenger miles per train	136	138	138	128	126
On-time performance (%)	84	84	86	87	90
Number of employees at year end	2,969	3,000	3,178	3,718	4,131

\*Cash operating expenses exclude amortization of properties and reorganization charges.

## Contents

Chairman's Message	2
President's Message	4
VIA Rail 1997	6
 An Eye on the Future	6
 Growth	8
 Financial Goals	10
 Customer Service	12
 VIA's People	14
 Improving Safety	16
Towards a New VIA Rail	18
Management Report	19
Auditors' Report	20
Financial Statements	21
Notes to Financial Statements	25
Corporate Directory	32



# Chairman's *Message*



(from left) Terry W. Ivany,  
President and Chief Executive Officer and  
Marc LeFrançois, Chairman of the Board



VIA finished 1996 with a new spirit of vitality and growth, and a commitment to explore the fresh thinking that will take passenger rail in Canada into the next century. In 1997, we delivered on that commitment. The spirit of growth continued to flourish, with the largest increase in ridership in years, and an improved bottom line for the fifth year running. More importantly, we have set the stage for managing and growing passenger rail in new, innovative ways for the benefit of all Canadians.

In fact, VIA is now at a pivotal point in its history. Some years ago, VIA faced the daunting challenge of meeting sharply reduced funding targets. We decided to meet this challenge without cutting services. We set out to eliminate unnecessary costs. We worked to improve quality and performance throughout our network. We adopted a single-minded determination to give customers a valuable, relevant, and rewarding passenger service that not only meets but exceeds their expectations.

In 1997, we once again met our goals. We have successfully transformed VIA Rail into a low-cost, high-quality passenger service. Now, the challenge is to go further - to take VIA Rail into the next century as a passenger service moving toward self-sufficiency.

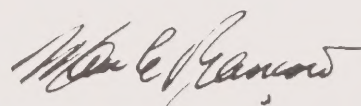
This is no longer an impossible dream, but a real opportunity. As we look to the future, it is clear that passenger rail has an important place in a national transportation network that is both fiscally and environmentally sustainable. Recognizing VIA's success, and potential, the Government of Canada has called on us to map out a vision for passenger rail and its place in the transportation network of the 21st century.

The initiatives we launched in 1997 point the way forward. They reflect the professionalism and dedication of every one of my colleagues at VIA Rail.

That professionalism and dedication was evident in the response of the train crew following a tragic accident near Biggar, Saskatchewan in September. Many individuals put their own safety on the line to help injured passengers. Every VIA employee was deeply saddened by the tragedy and is committed to preventing any such accident in the future.

VIA's Board of Directors and our shareholder, the Government of Canada, provided invaluable support and encouragement throughout 1997. That support will continue to be critical as VIA looks to the future with a bold determination to do business differently.

The results we have achieved in 1997 prove the value of this approach. They demonstrate, in practical terms, VIA's accomplishments and potential as a redefined service, empowered to provide Canadians with modern, efficient passenger transportation.



**Marc LeFrançois**  
Chairman of the Board

# President's *Message*

In 1997, VIA Rail pursued a clear, tightly focused business strategy: maximize cost-efficiencies, add value for customers and seize every opportunity for growth. We have followed this private sector approach to managing public enterprise at every level of the organization – striving to provide the best passenger service in Canada.

We achieved the largest increase in ridership in years. We lowered operating costs another \$3 million, and increased passenger revenue by \$11 million. We reduced our operating funding to \$196 million – a 41 per cent improvement over 1992, and the first time in history VIA has operated the national passenger service below the \$200 million threshold.

Results like these – achieved consistently, year after year – answer one question about VIA's future. When managed effectively, passenger rail can survive and thrive as a vital component of Canada's transportation mix. It has a critical role to play in meeting the needs of the marketplace.

The urgent question now is not whether VIA can continue to grow, but how we will grow, given the challenges and opportunities before us. Sustainable growth will require significant changes in the way passenger rail services are funded and delivered in Canada.

The status quo is not acceptable, because it is not sustainable. If we do not invest in VIA's future, passenger rail will wither slowly in a cycle where capital and maintenance costs creep up on aging equipment and infrastructure. We will be unable to finance new equipment, attract new customers, or respond to changing market conditions.

We can not generate the funds needed to invest in our future by simply reducing costs. While there is always room for improvement in managing expenses, there will be few opportunities for major cost-saving initiatives in the near future. VIA is now a very efficient organization, totally focused on providing the best possible service and value to our customers. We know that we can not shrink our way to success in the future, and we have no intention of reducing either the level or quality of our service.

If lowering costs is not the answer, we must look to growth as the only viable option. There are significant opportunities for growth. The growing number of people taking the train attests to the demand for an efficient, reliable passenger service, and VIA's ability to meet that demand. As Canada looks to its future transportation needs – and the comparatively high costs of improvements in highway and air infrastructure – it is clear that passenger rail can play a vital role in the years ahead.

But VIA can not fulfill that role, or take advantage of the opportunities for growth, unless we – as a country – are ready and able to pursue new and innovative ways of delivering passenger rail services. To grow, there must be some major changes: a clear mandate for VIA Rail, an appropriate legal and corporate environment, fair access to the rail infrastructure, and access to private sector investment for new equipment.

We are at a critical watershed in VIA's history. Government and industry experts recognize this. Throughout 1998, there undoubtedly will be significant public debate on the future of passenger rail, and the form this future will take. We need to explore new options and a new vision for the future.

VIA Rail welcomes and encourages this debate. We will contribute to the discussion with our own road map for future growth and greater self-sufficiency. We envisage a passenger rail service that is still proudly in the hands of Canadians, still stretching from coast to coast. We envisage a service that offers better products, with new equipment, new and upgraded stations, more frequencies and express services – all at no additional cost to the taxpayer.

The initiatives we launched in 1997 hint at the kind of innovative thinking that will be required. We added new trains serving Kingston and Ottawa. We introduced new intermodal services in Cobourg and Brockville. We launched a ground-breaking reservation system on the Internet. We established new partnerships with companies such as Second Cup, Amtrak, hotel chains and car rental agencies, Chambers of Commerce and business groups across Canada.

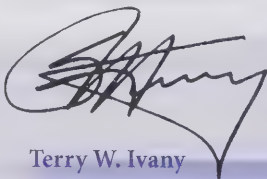


These kinds of initiatives are just a taste of what is to come. To continue to grow, we need the mandate to pursue these initiatives and the powers necessary to fulfill that mandate effectively.

We are ready and able to respond to any scenario for the future – as long as that scenario includes continued, superior service to our national network, and the growth of passenger rail.

In 1997, we completed the foundations for that growth. We started building the pillars that will support

that growth in the future. We are ready to continue forging ahead – as an innovative, cost-effective, customer-focused organization, committed to providing the best passenger service in Canada.



**Terry W. Ivany**  
President and Chief Executive Officer




Members of VIA's executive team, (from left to right): Paul Côté, Vice-President, Public Affairs and Human Resources; Roger Paquette, Vice-President, Planning and Finance, and Treasurer; John Marginson, Vice-President, Equipment Maintenance; Christena Keon Sirsly, Vice-President, Marketing and Information Services; Michael Gushue, Vice-President, Customer Services; and Richard McConnell, Vice-President, Education and Organizational Enhancement.





# An Eye on the Future



In 1992, VIA began laying the foundations for a renewed, revitalized passenger rail service in Canada. Faced with tough cuts in government funding, we recognized growing concerns about our ability to deliver cost-effective, responsive service to the public. We set out to meet our funding targets not by cutting services, but by becoming a customer-driven, cost-conscious business.

## BUILDING A SOLID FOUNDATION

Since then, we have transformed VIA into one of the best-managed, best-performing public transportation companies in North America. By the end of 1996, we had streamlined administration and management staff by over 60 per cent. From 1992 to 1997, we have reduced annual operating expenses by \$100 million while at the same time increasing our revenues by \$35 million. During this period, we lowered our operating funding almost in half – without cutting a single service.

Our year-after-year success shows that we have the fundamentals right. Building on our ability to gain control of costs, in 1996 we shifted our attention towards our future with a new strategic plan called *Service for Success*. In 1997, this strategy not only helped us to secure the foundations for a viable, sustainable rail service, but has set the stage for moving VIA Rail into the next century.

## PREPARING FOR FUTURE GROWTH

*Service for Success* defines a simple, clear vision of our future: VIA will become the best passenger transportation company in Canada. The strategy then goes a step further, and identifies the specific goals that will translate that vision into action. In practical terms, the strategy means that VIA must increase ridership above market growth for the industry. We will earn better customer ratings than any other passenger mode. We will continue to reduce subsidies by increasing revenues and reducing costs. We will build a successful work team through enhanced training and communication. We will make continuous progress towards zero injuries, zero accidents.

In 1997, we continued to move with confidence towards these goals, meeting or exceeding our targets for the year.

## BRINGING SELF-SUFFICIENCY WITHIN REACH

Equally important, we continued to explore a range of initiatives – new products, improved services, innovative marketing partnerships, new ways of doing business – which will help ensure VIA's strategic direction in the years ahead. These initiatives pave the way for achieving our long-term goal: financial self-sufficiency.

Five years ago that goal would have been dismissed as impossible. Today it is within reach – if VIA continues to bring the spirit of entrepreneurship and sound management to passenger rail that has driven our success. This means seeking out and capitalizing on opportunities for growth. It means continuing to transform existing products and services to meet the needs of our customers. It also means – and this is critical – securing major investments in our fleet and infrastructure in the years ahead.

We believe that, under the right conditions, VIA can obtain the investment for growth through new partnerships and joint business ventures with the private sector.

We also need to ensure that, as CN and CP rationalize their infrastructures, VIA is guaranteed access to their rail lines at a fair price. Without fair access to the tracks we need to run our trains, we can do nothing.

None of this can be accomplished without significant changes to the policy and legislative environment in which VIA operates. The nature of these changes will be the subject of intense discussion, as the government examines Canada's transportation needs for the years ahead.

We are confident that passenger rail can and will play an important part in meeting those needs. We have laid a solid foundation for growth. We have a sure sense of direction for the future. We are ready to take VIA – and passenger rail – into the next century.

### OUR VISION

To be the best passenger transportation company in Canada.

### OUR MISSION

High-quality, low-cost passenger rail service.

### OUR GOALS

• Increase VIA's ridership by an average of 10 per cent above market growth.

• Improve Customer Service: Provide customer service that is better than that of any other transportation mode.

• Achieve financial self-sufficiency by increasing revenues and reducing costs.

• Reduce administrative staff through restructuring and effective management.

• Create a safe environment for customers by making continuous progress towards zero injuries, accidents or environmental impacts.





We have set the stage for  
managing and growing  
passenger rail in new,  
innovative ways for the  
benefit of all Canadians.







# Growth

Many companies have learned the hard way that you can't shrink your way to greatness. For VIA, that has been a fundamental truth from the beginning, when we decided to rationalize and streamline operations without compromising service to our customers or reducing our network. We know that the key to VIA's future is growth – increasing our ridership, securing a place for passenger rail in the transportation market of the future.

VIA's strategic plan sets out ambitious goals for growth. In 1997, we surpassed our target, with the largest ridership increase in years. And we continued to look to the future, with initiatives that will help secure the growth we need.

## INNOVATIVE PARTNERSHIPS

VIA *Préférence*, our frequent traveller program launched in 1996, attracted almost 100,000 new members in 1997. The program is a key tool for keeping and expanding a loyal base of customers, and we strengthened the program through new partnerships with Hertz, Novotel, Bell and Radisson Hotels Canada. The partnerships help create a new synergy between VIA and the travel industry – with partners rewarding their customers with VIA *Préférence* points which can be redeemed for free travel on VIA services.

We also negotiated an agreement with Amtrak to create joint North American Railpasses in 1998, valid for travel on both carriers' networks throughout the continent. Recognizing the potential for growth through U.S. and offshore markets, VIA continued to promote Canadian destinations through a network of 45,000 independent travel agents in the U.S., affiliated agencies such as American Express, and national travel bureaus. Our partnership with the Canadian Tourism Commission provided extensive U.S. coverage of VIA's services through vacation publications and a large circulation newsletter.

We continued to take part in joint promotions with federal, provincial and municipal tourism authorities across Canada. VIA was a key sponsor of Canada Day activities, including the Ottawa celebrations, as well as sponsoring traditional travel-related events such as the Quebec Winter Carnival, the Canadian Tulip Festival in Ottawa and several sporting events. At the same time, we launched a new partnership with Home Hardware – our first promotion campaign focusing on the non-traditional retail sector, allowing us to reach potential customers through the chain's 960 stores across Canada. Home Hardware featured VIA in television commercials, a weekly flyer distributed to more than six million readers, as well as catalogues and posters. This successful partnership will be renewed in 1998.

In the second year of partnerships with Chambers of Commerce and Boards of Trade, VIA continued to develop community-based programs and special projects with businesses throughout the Quebec City - Windsor corridor. VIA also extended an interline agreement with the Trentway Wager bus company, transforming VIA's Cobourg and Brockville stations into intermodal facilities handling both train and bus departures. This enhances VIA's efforts to extend integrated services to customers throughout southwestern and eastern Ontario.

## MAKING FANS OF OUR CUSTOMERS

Our continued growth depends not only on attracting new customers, but making fans of our existing customers – ensuring that every single person who travels by VIA is delighted with our service and willing to come back.

That means learning to listen and respond to our customers' suggestions and complaints. With the help of Hepworth and Company, a consulting firm specializing in managing customer relationships, VIA launched a comprehensive review of our approach to handling customer feedback – identifying the key drivers of customer satisfaction, overcoming barriers to service excellence, and increasing customer loyalty.



Booking seats on VIA – easier than ever. In February '97, VIA officially launched VIA ReserNet on the Internet – becoming the first ground transportation company in the world to offer a self-booking service for travellers.

...leted the design of a more effective reservation system, to replace Reservia in 1998.

...enhanced access for customers with improved delivery service, offering delivery within five working days.

...Introducing new ticketing options that will allow for more automated transactions, avoiding long peak periods.

...For Students: Introduced a new student discount in the fall of 1997. Includes a bundled set of return tickets at a 50 per cent discount, and merchandise bonus coupons. The product stimulates additional travel and attracts new users through on-campus promotions.





The urgent question now is not whether VIA can continue to grow, but how we will grow, given the challenges and opportunities before us.

We also continued to respond to customer demand through new products and service improvements. In the spring of 1997, we added new frequencies to the Ottawa-Toronto service, providing more convenient departures and arrivals. We restored dedicated service between Toronto and Kingston to serve the long-distance commuter market. We expanded our daylight service between Jasper and Prince Rupert to include deluxe service, responding to the demands of the growing adventure and eco-tourism markets. We extended partnerships with travel wholesalers to selectively increase capacity on the *Canadian* between Edmonton and Vancouver, and tailor service more effectively to demand.





# Financial *Goals*

Sustainable growth will require significant changes in the way passenger rail services are funded and delivered in Canada.







Our strategic plan focuses on reducing the total government operating subsidy to \$170 million by 1999, compared to \$245 million in 1996, and less than half the \$389 million subsidy in 1992. Looking beyond 1999, VIA has prepared a long-term investment and operational plan which could allow the corporation to achieve greater self-sufficiency. Details of this plan are currently under review by the government.

#### **MORE EFFICIENT EQUIPMENT AND MAINTENANCE**

Throughout 1997, VIA continued to achieve significant cost reductions without compromising service. We completed the closure of maintenance centres in Halifax and Toronto, consolidating maintenance activities in Montreal and rationalizing workloads at the Winnipeg and Vancouver centres. In addition, we continued to achieve lower operating and maintenance costs due to the modernization of our fleet and the introduction of refurbished equipment on train services in northern Manitoba, northern Quebec and southwestern Ontario. Operating costs were further reduced by replacing high-horsepower locomotives on these routes with smaller, more efficient units converted to head-end power.

#### **MORE EFFICIENT USE OF EQUIPMENT**

In the fall of 1997, we modified the days of operation on our western transcontinental service, reducing equipment requirements to three trainsets instead of four. As a result, we will achieve a \$600,000 annual savings in maintenance. Additional cars will remain available to increase capacity in response to market demand during peak travel periods.

The results of improved equipment recycling, the use of refurbished equipment and reduced need for guard equipment continues to lower costs throughout the network. By the end of 1997, VIA had reduced the active fleet to 392 cars and locomotives – compared to 446 units in 1994.

#### **EFFECTIVE ASSET MANAGEMENT**

Early in 1997, VIA concluded subleases with tenants for vacant office space in our Montreal headquarters. As a result, almost half of the original leased space now generates revenue for VIA. In addition, we redeveloped Winnipeg Union Station to accommodate provincial and federal tenants, generating annual revenues of \$1.2 million over the next 15 years.

We are currently undertaking a comprehensive assessment and rationalization of VIA's station facilities, to streamline operating costs while improving amenities for our customers. This assessment will help support plans to operate, upgrade and manage quality station facilities for the future.

#### **IMPROVED LABOUR ARRANGEMENTS**

In October, the Canada Labour Relations Board approved VIA's application under section 18 of the Labour Code to have operating crews represented by a single bargaining agent. VIA plans to merge the operating duties of the conductor and assistant conductor positions with the engineer position, and assign all customer-contact responsibilities to on-train services staff. Negotiations with the Brotherhood of Locomotive Engineers, which operating employees selected as their bargaining agent, and the Canadian Auto Workers on the impact of this change are on-going. VIA plans to introduce the merger in April 1998, eliminating about 227 operating positions while adding approximately 70 new customer service positions, with estimated annual savings of \$15 million.



#### **A new deal for Gaspé**

*In June, VIA signed an agreement with short-line operators to obtain running rights over tracks formerly owned by CN between Matapédia and Gaspé. The agreement ensures the continued operation of VIA's Chaleur on these lines, a service that continues to attract increased ridership and revenues – especially from U.S.-based tour operators.*

#### **VIA and Hudson's Bay**

*In August, the CN rail lines from The Pas to Churchill were taken over by the Hudson's Bay Railway. VIA negotiated an agreement with the new operators to continue running its passenger service over their tracks.*

#### **Self-monitoring diagnostics**

*VIA has begun assessing self-diagnostics and improved control systems for use on GPA30 locomotives and LRC cars. These improvements would not only record operating conditions and reduce the equipment down-time to troubleshoot failures, but would also improve the control and management of critical operating features of the fleet for our on-board colleagues and customers.*







# Customer Service



**Entertaining on the Ocean**  
Customers travelling on our eastern transcontinental during the summer enjoyed the services of our new on-board Entertainment Coordinators. The Coordinators organize special activities for children – from sing-alongs and story readings to face painting – arts and crafts – as well as providing tourism information to all passengers. New vending machines installed on the Ocean also enhance the for VIA's eastern long-

**Enhanced VIA 1 service**  
First step towards launching first class service in VIA modified the all VIA 1 cars. More configurations – first-class electrical enhance productivity for travellers.



For VIA, the future is not just a matter of dollars and cents. It is a matter of customer satisfaction. We have a future only if the people who board our trains are delighted with the VIA experience – and everything we do is focused on that goal.

## MORE FOCUSED TRAIN TEAMS

With the merger of operating crews and the assignment of all customer-contact responsibilities to on-train service employees, VIA is moving closer to its goal of total customer satisfaction. Trains will be staffed by fully integrated teams, focused directly on giving our customers safe, high-quality service from start to finish.

All employees who are in contact with customers on our trains will be under the supervision of a single customer-service representative. The team will be responsible for all aspects of the passenger's experience – from entraining and detraining to ticket handling, baggage handling and meal service.

## ENHANCED ON-BOARD SERVICES

We undertook a number of initiatives to enhance the services available to our customers while on our trains. For example, VIA launched a new partnership with Second Cup Ltd., Canada's leading specialty coffee company, to provide customers with the world's finest coffee – part of our commitment to ensure a superior travel experience. In addition, we awarded a major contract to Cara Operations Ltd. to provide high-quality meals for passengers travelling in the Quebec City - Windsor corridor.

In the fall, we began regular publication of *VIA Magazine*, introduced earlier in the year on a trial basis. With features on Canadian arts, culture and travel destinations, the high-quality magazine has been greeted with enthusiastic response from readers. In fact, 93 per cent of readers who responded to the trial issue approved of the magazine.

## BEST-OF-CLASS CALL CENTRES

In August, we launched a comprehensive review of our telephone service operations to ensure that VIA's Call Centres are equal to the best in the business. VIA is conducting the review with the help of Technology Solutions Company, an international business consulting and technology solutions firm.

As part of the review, new performance standards are being developed to ensure that customers have easy access to our products and that they receive excellent service from the first point of contact. As well, we are looking at improved hours of operation, better call treatment, and the use of new technologies such as interactive voice response systems.

## WORLD-CLASS STATION FACILITIES

As part of a program to upgrade station facilities throughout our network, we launched three major station projects in 1997. Montreal Central Station – the second largest after Toronto Union Station – is undergoing a \$5 million renovation, including new ticketing with integrated baggage handling, new administration offices, employee facilities, better signage, platform improvements, and a track-to-concourse baggage belt system. Consolidation and rationalization of occupied spaces will contribute to greater operational efficiencies. Work is scheduled to be completed in June, 1998.

At the Dorval station in suburban Montreal, work has begun to enhance facilities for customers, including a business area for customers travelling VIA 1 class, a small family area, and video monitors. The project will serve as a prototype for future upgrades at other stations.

In Edmonton, VIA is building a new 5,000 square foot station to replace the current facility, which is in the basement of a CN building. The new station will provide access to municipal buses, taxis and a shuttle service to Edmonton's international airport. Bringing VIA "out of the basement" will give passenger rail better visibility and travellers better access, while improving the efficiency of customer service delivery.

VIA has also acquired property and station facilities in London, as the first step towards a major station redevelopment project in southwestern Ontario.



We envisage a service that offers better products with new equipment, new and upgraded stations, more frequencies and express services – all at no additional cost to the taxpayer.



#### **New services on the Canadian**

*In response to steadily increasing demand, VIA introduced a number of changes to summer service on the western transcontinental. Silver & Blue class customers enjoyed better access to meal service and observation decks on Skyline cars, conveniently located throughout the train. Economy class customers now enjoy an enhanced menu in our new dining car service, as well as cart service at their seats.*

#### **Our timetable gets a facelift**

*We totally redesigned the content, presentation and format of our national timetable in November. The new "digest" style format makes it easier for customers to find the information they need about our schedules, as well as information about the services and amenities available on board each train.*





# VIA's *People*

The market is there. The opportunities for growth are there. And there is a sound business case for seizing those opportunities.







None of our goals as a corporation can be reached without the commitment and dedication of the people who work for VIA – the people who understand and respond to our customers, day in, day out. Everything VIA has achieved in the past – and everything we hope to achieve in the future – comes directly from their efforts to make VIA the best passenger transportation company in Canada.

Creating an environment that nurtures and supports these efforts is an integral part of VIA's strategic plan.

## PEOPLE ENHANCE PERFORMANCE

Performance Enhancement (PE) is central to VIA's management philosophy. PE is a process that puts people front and centre in the drive for success – capitalizing on their skills, focusing their efforts on continuous improvement in the key areas that matter most. PE recognizes that only people can enhance performance – and the greater the sense of “ownership” they feel for VIA's future, the better our future will be.

PE works by ensuring that every employee understands VIA's mission, goals and priorities. Each employee is asked to identify, in measurable terms, how they can contribute to those goals and priorities, and to decide how they can best add value in their work. Individuals and work teams then develop specific projects for continuous improvement, building in the measurement and feedback systems that will ensure constant feedback on their progress.

VIA's people have initiated more than 1,000 Performance Enhancement Plans since the PE approach was launched in 1994.

## CONTINUOUS LEARNING

In tune with the Performance Enhancement philosophy, VIA believes that learning is a continuous process – and an essential ingredient for our future growth. We are committed to providing employees with opportunities to develop and enhance their knowledge and skills throughout the organization.

Two new company-wide programs introduced in 1996 continued to serve as the focal point for training in 1997. *Achieving Excellence in Customer Service (AECS)* is a two-day workshop focusing on improving direct customer contact – providing people with the tools to create positive and memorable customer experiences. *Supervising for Service Success (SSS)* is an 11-day program designed to create “missionaries for service”. Through a combination of site visits, workshops, projects and assignments, participants develop specific skills in service delivery as well as a strategic understanding of the importance of consistent quality for the future of VIA Rail.

A new workshop introduced in 1997 focused on the theme: *Not on MY Shift...!* The workshop supports a vision of managers not simply as “rule enforcers”, but as creators of successful employees. Ultimately, VIA's goal is to create an environment where every employee is ready and able to confront impediments to VIA's success, and fix them – without passing the buck, or waiting for others to take the initiative.



## VIA quality gains international attention

*The commitment of VIA's people to top quality service – and their ability to deliver on that commitment – has earned VIA an international reputation for quality. In June, VIA delivered a presentation on quality, and a workshop on Performance Enhancement, at the National Conference on Federal Quality in Washington, D.C. The annual conference is a major event on quality management in the U.S. government – and VIA is the first organization from outside the U.S. to be invited.*







# Improving Safety



## Officer on the Train

VIA has actively supported the Officer on the Train program, designed to reduce level crossing incidents, since it was first introduced to Canada in 1992. In June, police officers rode in the locomotive on a round trip from Windsor to Chatham, to spot motorists or others who put lives in jeopardy at crossings. The event led to extensive newspaper, radio and television coverage and enhanced public awareness on this safety issue.

## Recycling in the Corridor

In June, VIA began recycling the more than one million beverage cans used in the Corridor each year. Recycling these cans is not only good for the environment – any profit generated through sales to recycling firms will be given to charity.



Our strategic plan identifies safety as a fundamental goal for VIA, committing us to work constantly towards zero accidents, zero injuries.

VIA completed a series of initiatives in 1997 to enhance the safety of passengers in the event of an emergency. These include:

- *Replacement of hammers for breaking emergency-exit windows on all cars;*
- *Providing emergency instructions to all passengers;*
- *Better signage to indicate exit windows and other safety features in each car;*
- *Redesigned emergency lighting and public address systems for increased reliability;*
- *Better equipment to improve communications between personnel and passengers in the event of an emergency;*
- *Improved trauma kits on all trains; and*
- *Standardized inspection, labeling, maintenance and testing of emergency oxygen equipment.*

In addition, health and safety committees receive Safety Enhancement training, and on-train personnel have received the Emergency Response Program begun in 1995.

## TAKING ACTION FOLLOWING BIGGAR

VIA took immediate action to prevent a reoccurrence of the September 3, 1997 accident near Biggar, Saskatchewan. VIA contracted an external expert to audit all components of and assembly procedures related to the wheel assemblies of our entire locomotive fleet. In addition, at-site inspections by VIA of every wheelset and traction motor are underway at our two key suppliers of these components, to ensure that a quality product is built and delivered to VIA.

In parallel to the audit, VIA gave a refresher training session to all operating crews to ensure the safe use of operating safety monitoring systems.

## A FULL SCALE SAFETY REVIEW


In September, VIA asked Terry Worrall and Colin Churcher, two of the rail industry's foremost safety experts, to carry out a full scale review of our maintenance and operations safety procedures and identify ways we can further enhance safety. This review will cover all aspects of the management processes in place, and will eventually lead to the development of a comprehensive VIA safety management system.



We have a sure sense of  
direction for the future.  
We are ready to take VIA –  
and passenger rail – into  
the next century.







# Towards *a New VIA Rail*

VIA has come a long way in a very short time. We have tracked down and eliminated unproductive costs. We have refocused our organization on the customer – and created the value our customers are looking for. We have become responsive to the market, and learned how to seize the very real opportunities for growth that the demand for our service has created.

While our performance has been exceptional, we know that our long-term survival depends on generating even more opportunities for growth. Without significant investment to update and improve our equipment and facilities, and without greater, more assured access to infrastructure, we will be unable to sustain the high level of performance achieved in recent years. That investment can not come through lowering costs. It must come through growth.

In the past, much of our success has come through integrating private-sector approaches into our management practices. In the future, we believe our success will come through even greater innovation – through new forms of public-private sector partnerships.

Throughout 1997, a special team has been looking at the form such partnerships could take through the VIA Transformation Project. We have identified the investment needed for the continued revitalization of passenger rail – and the continued viability of a national passenger rail service for Canadians. Managed innovatively, such an investment makes good business sense, and – we believe – could come in large part from the private sector. But this will require significant changes in the environment in which VIA operates.

As a result of the Transformation Project, we have prepared a number of strategic options for the future of passenger rail. Our road map to the future includes many exciting opportunities – with no additional costs to the taxpayer. We see expanded express services between major centres in the Corridor, new overnight services in the West, enhanced tourism services in the East. New services could provide intermodal links to international airports. New partnerships with Amtrak could improve services into the U.S., including Florida and Chicago.

The market is there. The opportunities for growth are there. And there is a sound business case for seizing those opportunities.

Whatever the future holds, it holds a place for an efficient, responsive passenger rail service in Canada. We are confident that the foundations for growth we have established – and the directions for future growth initiated in 1997 – will serve Canada well as we prepare for the 21st century.




# Management *Report*

Year ended December 31, 1997

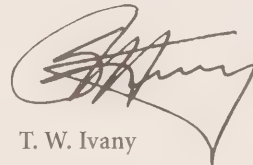
Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information used elsewhere in the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and the changes in its financial position.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair Deloitte & Touche, general partnership as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Raymond Chabot Grant Thornton, general partnership have audited the Corporation's financial statements and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors, consisting solely of outside Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.



**J. R. Paquette**  
Vice-President, Planning and Finance,  
and Treasurer



**T. W. Ivany**  
President and  
Chief Executive Officer

Montreal, Canada  
February 12, 1998



# Auditors' *Report*

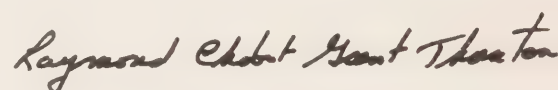
## TO THE MINISTER OF TRANSPORT

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 1997 and the statements of operations, reconciliation to operating funding from the Government of Canada, contributed surplus, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

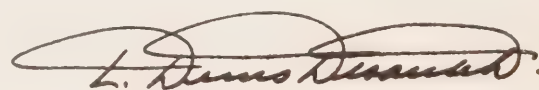
In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 1997 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and the regulations, the Canada Business Corporations Act and the articles and the by-laws of the Corporation.



Raymond Chabot Grant Thornton  
General partnership  
Chartered Accountants

Montreal, Canada  
February 12, 1998



L. Denis Desautels, FCA  
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada  
February 12, 1998

# Financial Statements

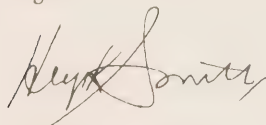
As at December 31

## BALANCE SHEET (in thousands)

	Notes	1997	1996
<b>Current assets</b>			
Cash and term deposits		\$ 21,477	\$ 16,864
Accounts receivable		7,303	8,064
Receivable from the Government of Canada		57,265	56,027
Materials		16,884	17,145
		102,929	98,100
<b>Long-term assets</b>			
Properties	3	544,484	579,359
Asset renewal fund	4	37,513	35,058
Deferred charges		3,173	—
		585,170	614,417
		\$688,099	\$712,517
<b>Current liabilities</b>			
Accounts payable and accrued liabilities		\$ 84,108	\$ 79,811
Deferred revenue		4,768	4,975
		88,876	84,786
<b>Long-term liabilities</b>			
Network restructuring and reorganization charges	5	29,088	28,160
Other		7,174	8,543
		36,262	36,703
<b>Shareholder's equity</b>			
Share capital	6	9,300	9,300
Contributed surplus		594,470	626,906
Deficit		(40,809)	(45,178)
		562,961	591,028
		\$688,099	\$712,517

See accompanying notes to financial statements.

Signed on behalf of the Board,



Hugh K. Smith, Q.C.  
Director and Chairman of the Audit Committee



Marc LeFrançois  
Director and Chairman of the Board



## FINANCIAL STATEMENTS

Year ended December 31

### STATEMENT OF OPERATIONS (in thousands)

	Notes	1997	1996
<b>Revenue</b>			
Passenger		\$178,917	\$167,911
Other		11,642	16,623
		190,559	184,534
<b>Expenses</b>			
Customer services		231,277	227,494
Equipment maintenance		82,055	92,847
Marketing and sales		27,531	26,933
Support services		30,670	31,565
General and administrative		12,079	9,920
Reorganization charges	5	6,302	2,508
Income and capital taxes		3,356	1,537
		393,270	392,804
		202,711	208,270
Operating funding from the Government of Canada		212,295	224,520
Results before items not requiring (not providing) operating funding from the Government of Canada		9,584	16,250
Amortization		42,046	42,566
Write-down of properties	3	6,358	33,766
Reorganization charges to be funded in subsequent years	5	9,248	10,015
Deferred pension costs net of experience gains		(3,558)	—
Net results		\$ (44,510)	\$ (70,097)

### STATEMENT OF RECONCILIATION TO OPERATING FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA (in thousands)

	1997	1996
Net results	\$ (44,510)	\$ (70,097)
Items not requiring (not providing) operating funds:		
Amortization and gains and losses on properties	42,521	43,064
Write-down of properties	6,358	33,766
Reorganization charges to be funded in subsequent years	9,248	10,015
Network restructuring and reorganization charges recovery	-	(16,737)
Deferred pension costs net of experience gains	(3,558)	—
	44,551	70,108
Operating funding surplus for the year	\$ 41	\$ 11

See accompanying notes to financial statements.

## FINANCIAL STATEMENTS

Year ended December 31

### STATEMENT OF CONTRIBUTED SURPLUS (in thousands)

	1997	1996
Balance, beginning of year	\$626,906	\$683,064
Capital funding from the Government of Canada	16,443	20,672
Transfer to deficit		
Non-cash transactions on properties (1995: \$39,123)	(48,879)	(76,830)
Balance, end of year	\$594,470	\$626,906

### STATEMENT OF DEFICIT (in thousands)

	1997	1996
Balance, beginning of year	\$ 45,178	\$ 51,911
Net results	44,510	70,097
Transfer from contributed surplus:		
Non-cash transactions on properties (1995: \$39,123)	(48,879)	(76,830)
Balance, end of year	\$ 40,809	\$ 45,178

*See accompanying notes to financial statements.*



## FINANCIAL STATEMENTS

Year ended December 31

### STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION (in thousands)

	1997	1996
<b>Cash provided by (used in) operating activities</b>		
Net results	\$ (44,510)	\$ (70,097)
Non-cash charges (credits) to operations:		
Amortization of properties	42,084	43,790
Losses (gains) on write-off, retirement and disposal of properties	437	(726)
Amortization of investment tax credits	(475)	(498)
Write-down of properties	6,358	33,766
Gain on sale of investment	—	(6,856)
Changes in non-cash working capital	10,205	(6,219)
Deferred charges	(3,173)	—
Network restructuring and reorganization charges	928	5,420
Other long-term liabilities	(894)	(847)
	10,960	(2,267)
<b>Cash provided by (used in) financing activities</b>		
Capital funding from the Government of Canada	16,443	20,672
Receivable from the Government of Canada	(5,943)	20,828
	10,500	41,500
<b>Cash provided by (used in) investment activities</b>		
Asset renewal fund	(2,455)	(11,986)
Acquisition of properties	(16,443)	(20,672)
Advances on contracts	1,208	3,581
Proceeds from sale of investment	—	8,857
Proceeds from sale of properties	1,232	1,886
Accounts payable and accrued liabilities related to properties	(389)	(13,291)
	(16,847)	(31,625)
<b>Cash and term deposits</b>		
Increase during the year	4,613	7,608
Balance, beginning of year	16,864	9,256
Balance, end of year	\$ 21,477	\$ 16,864
Represented by:		
Cash	\$ 1,324	\$ 259
Term deposits, 4.3%, maturing in January, 1998 (1996: 3.1%)	20,153	16,605
	\$ 21,477	\$ 16,864

See accompanying notes to financial statements.

# Notes to *Financial Statements*

As at December 31, 1997

## **1. AUTHORITY AND OBJECTIVES**

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. It was incorporated in 1977, under the Canada Business Corporations Act. The Corporation's vision is to be the best passenger transportation company in Canada with a mission to provide high-quality, low-cost passenger service. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to the Income Tax Act (Canada) and those of certain provinces.

## **2. ACCOUNTING POLICIES**

These financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement, actual results could differ from the estimates. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

### **a) Funding from the Government of Canada**

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded in the statement of operations. The amounts are determined on the basis of operating costs less commercial revenues excluding non-cash transactions relating to properties, certain network restructuring and reorganization charges, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year. Operating results are reconciled to operating funding in the statement of reconciliation to operating funding from the Government of Canada.

Funding to cover the costs of the network restructuring and reorganization charges is recorded as a recovery in the statement of operations in the year in which final settlements with or disbursements are made to employees or suppliers.

Funding for capital expenditures is recorded as contributed surplus on an accrual basis.

### **b) Materials**

Materials are valued at weighted average cost.



## NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

### c) Properties

Properties acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at the net transfer values while subsequent additions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other property upgrading are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the properties concerned; otherwise, costs are expensed as incurred.

Retired assets are written down to their net realizable value.

### d) Amortization of properties

Amortization of properties is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of properties, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 29 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 38 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 years
Other Assets	7 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress, advances on contracts in progress or retired assets.

### e) Leases

Properties recorded under capital leases are amortized on a straight-line basis over 20 years, which is representative of their useful lives.

Rental payments under operating leases are expensed as incurred.

### f) Income taxes

Funding from the Government of Canada provided to the Corporation to cover operating costs is determined on the basis of current needs. For this reason, income taxes are accounted for on the taxes payable basis as there is reasonable expectation that all taxes payable in future years will be included in the government approved formula for reimbursement and will be recoverable at that time.

## NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

### g) **Deferred credits**

Investment tax credits are amortized over the estimated useful lives of the related properties. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of properties. Lease inducement credits are amortized over the term of the leases. These credits are included in other long-term liabilities.

### h) **Pension plans**

The Corporation has defined benefit pension plans, based on retirement age, compensation and length of service, covering all its permanent employees.

The cost to the Corporation is determined by actuarial valuations which allocate to each year, the accrued portion of the benefits based on projections of employees' compensation levels to the time of their retirement, prorated on employees' years of service.

Pension expense (Note 8) includes the cost of benefits attributable to services rendered during the current year, the amortization of past service costs, the amortization of experience gains and losses as well as the amortization of plan amendments. Amortization is calculated on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups.

The difference between the accumulated pension expense and the employer's contributions to the pension funds is reflected in the balance sheet as a long-term asset.

### i) **Employee termination and special benefits**

Employee termination and special benefits provided for under labour agreements and special programmes are expensed in the year in which these costs are incurred.

### j) **VIA Préférence program**

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's VIA Préférence frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities. The revenues from the sale of point credits to participating partners is recorded as revenues in the period in which the credits are sold.

### k) **Financial instruments**

The estimated fair value of financial instruments, except for the asset renewal fund, approximates their carrying value due to their current nature.



## NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

### 3. PROPERTIES

(in millions of dollars)

	1997				1996			
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Write- down	Cost	Accumulated Amortization	Net	Write- down
Land	3.8	—	3.8		3.7	—	3.7	
Rolling stock	509.9	227.2	282.7	6.4	522.3	211.3	311.0	13.3
Maintenance buildings	159.1	72.7	86.4		159.1	65.6	93.5	7.9
Stations and Facilities	33.1	11.5	21.6		27.1	10.0	17.1	
Infrastructure improvement	92.7	26.7	66.0		92.7	24.3	68.4	3.9
Leasehold improvements	85.6	52.9	32.7		86.0	49.7	36.3	7.2
Machinery and Equipment	27.9	18.5	9.4		25.7	16.6	9.1	1.5
Information systems	54.4	53.1	1.3		72.4	69.8	2.6	
Other assets	20.9	19.9	1.0		20.8	19.3	1.5	
	987.4	482.5	504.9	6.4	1,009.8	466.6	543.2	33.8
Projects in progress			17.8				13.3	
Advances on contracts in progress			—				1.2	
Retired assets (at net realizable value)			21.8				21.7	
			544.5				579.4	

On December 31, 1997, the gross value of assets under capital leases included above was \$5.7 million (1996: \$5.8 million) and related accumulated amortization thereon amounted to \$4.2 million (1996: \$4.1 million).

Projects in progress primarily consist of station improvements and equipment.

The Corporation has written down 9 cars and 2 locomotives (1996: 20 LRC locomotives) to their salvage values as they are damaged and are no longer in service.

In 1996, the Halifax and Toronto Maintenance Centres were written-down to their estimated market value as a result of the decision to rationalize the Maintenance Centre network.

## NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

### 4. ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as the operating savings resulting from the rationalization of its maintenance activities, in a manner which ensures that these funds, recorded at cost, are retained for future capital projects.

The Asset Renewal Fund investment decisions are made consistent with the Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations.

The Asset Renewal Fund includes the following investment instruments:

(in millions of dollars)	1997		1996	
	Cost	Market value	Cost	Market value
Canadian bonds and discount notes (1996: banker's acceptance and bearers discount notes)	18.8	19.7	35.1	35.1
Pooled equity unit trust	18.7	19.7	—	—
Cash and Short-term investments	0.1	0.1	—	—
	37.6	39.5	35.1	35.1

Canadian bonds and discount notes bear interest at rates varying between 3.82% and 11.25% (1996: 2.94% and 3.19%) and mature between January 1998 and December 2026.

The fair value of Canadian bonds, discount notes and pooled equity unit trust is equivalent to the market value based on the current bid price at the balance sheet date.

With these investments, the Corporation is not encountering any significant market, cashflow or interest rate risk.

### 5. NETWORK RESTRUCTURING AND REORGANIZATIONS CHARGES

The Corporation has incurred expenses related to approved plans for the restructuring of its transportation network on October 4, 1989 as well as subsequent reorganizations.

As at December 31, 1997 a provision of \$42.1 million (1996: \$43.3 million), of which \$29.1 million (1996: \$28.2 million) is reflected as a long-term liability, has been recorded to provide for the on-going costs of severance payments and employment security benefits governed by labour agreements, special programmes and arbitration decisions which may extend over several years.



## NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

### 6. SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares of no par value. As at December 31, 1997 and 1996, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.

### 7. COMMITMENTS

- a) The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate and computer equipment are as follows:

(in millions of dollars)

1998	9.7
1999	9.4
2000	11.3
2001	5.3
2002	5.3
Subsequent years up to 2047	28.7
	69.7

- b) As at December 31, 1997, the Corporation has outstanding commitments amounting to \$0.1 million (1996: \$5.1 million) consisting mainly of equipment related projects.
- c) Effective January 1, 1989 and in 1997, the Corporation entered into a train service agreement and other agreements for the use of tracks and control of train operations. These agreements expire up to December 31, 2008.
- d) The Corporation has issued letters of credit totalling approximately \$7.6 million (1996: \$1.2 million) to various provincial government workmen's compensation boards as security for future payment streams. These financial instruments can only be exercised upon an unlikely default of payment event.

## NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

### 8. PENSION PLANS

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1996 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries. Based on these valuations and actuarial projections for 1997, the accumulated plan benefits as at December 31, 1997 are \$825.4 million. The net assets available to provide for these benefits at actuarial adjusted market values as at that date amount to \$1,003.0 million.

Using the method identified in the pension plans accounting policy (Note 2 h), the pension costs net of experience gains for 1997 was a credit of \$1.9 million of which \$3.6 million is presented separately in the Statement of operations (1996: expense of \$5.3 million) and included amortization of past service costs, experience gains and losses as well as the amortization of plan amendments.

### 9. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies, and enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises.

### 10. CONTINGENCIES

In the ordinary course of business, various claims and lawsuits have been brought against the Corporation and it is the opinion of management that the settlement of these actions will not result in any material liabilities to the Corporation beyond any amounts already provided.



# Corporate *Directory*

As at December 31, 1997

## VIA OFFICE LOCATIONS Headquarters and Quebec

2 Place Ville Marie  
Montreal, Quebec  
H3B 2C9

(514) 871-6000

Postal address:  
P.O. Box 8116, Station A  
Montreal, Quebec  
H3C 3N3

## Atlantic

1161 Hollis Street  
Halifax, Nova Scotia  
B3H 2P6  
(902) 494-7906

## Ontario

35 York Street  
Suite 1300  
Toronto, Ontario  
M5Y 1R7  
(416) 868-7211

## West

1-123 Main Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3C 1A3  
(204) 949-7400  
150 Station Street  
Vancouver, B.C.  
V6A 2X7  
(604) 640-3700

## Website

[www.viarail.ca](http://www.viarail.ca)

## BOARD OF DIRECTORS

**Francine Chad Smith**, Regina, Saskatchewan  
**Anthony Friend**, Q.C., Calgary, Alberta  
**Stan Hagen**, Courtenay, British Columbia  
**Terry W. Ivany**,  
President and Chief Executive Officer, Montreal, Quebec  
**Morris Kaufman**, Winnipeg, Manitoba  
**Yvon LeBlanc**, Bouctouche, New Brunswick  
**Marc LeFrançois**,  
Chairman of the Board, Montreal, Quebec  
**Jeffery Lyons**, Q.C., Toronto, Ontario  
**Hugh K. Smith**, Q.C., Halifax, Nova Scotia

## OFFICERS

**Marc LeFrançois**, Chairman of the Board  
**Terry W. Ivany**, President and  
Chief Executive Officer  
**Paul Côté**, Vice-President,  
Public Affairs and Human Resources  
**Steve Del Bosco**, Vice-President,  
Eastern Services *appointed December 1997*  
**Michael Gushue**, Vice-President,  
Customer Services  
**Christena Keon Sirsly**, Vice-President,  
Marketing and Information Services  
**Carole Mackaay**, General Counsel  
and Corporate Secretary  
**John Marginson**, Vice-President,  
Equipment Maintenance  
**Richard McConnell**, Vice-President,  
Education and Organizational Enhancement  
**J. Roger Paquette**, Vice-President,  
Planning and Finance, and Treasurer

## COMMITTEES OF THE BOARD

### Executive Committee

**Marc LeFrançois**,  
Chairman  
**Terry W. Ivany**  
**Hugh K. Smith**, Q.C.

### Investment Committee

**Jeffery Lyons**, Q.C.,  
Chairman  
**Anthony Friend**, Q.C.  
**Yvon LeBlanc**  
**Francine Chad Smith**

### Human and Financial Resources Committee

**Stan Hagen**,  
Chairman  
**Anthony Friend**, Q.C.  
**Morris Kaufman**  
**Yvon LeBlanc**  
**Francine Chad Smith**

### Audit Committee

**Hugh K. Smith**, Q.C.,  
Chairman  
**Anthony Friend**, Q.C.  
**Stan Hagen**  
**Morris Kaufman**

# Annuaire de la société

Au 31 décembre 1997

COMITÉ DU CONSEIL		COMITÉ D'ADMINISTRATION	
<b>Comité exécutif</b>		<b>Francine Chad Smith</b> , Regina (Saskatchewan)	
<b>Marc LeFrançois</b> , c.r., président		<b>Anthony Friend</b> , c.r., Calgary (Alberta)	
<b>Terry W. Ivany</b> , président		<b>Stan Hagen</b> , Courtenay (Colombie-Britannique)	
<b>Terry W. Ivany</b>		<b>Terry W. Ivany</b> , président-directeur général, Montréal (Québec)	
<b>Hugh K. Smith</b> , c.r.		<b>Morris Kaufman</b> , Winnipeg (Manitoba)	
<b>Comité des placements</b>		<b>Yvon LeBlanc</b> , Bouctouche (Nouveau-Brunswick)	
<b>Jeffery Lyons</b> , c.r., président		<b>Marc LeFrançois</b> , président du Conseil, Montréal (Québec)	
<b>Anthony Friend</b> , c.r.		<b>Jeffery Lyons</b> , c.r., Toronto (Ontario)	
<b>Yvon LeBlanc</b>		<b>Hugh K. Smith</b> , c.r., Halifax (Nouvelle-Écosse)	
<b>Francine Chad Smith</b>		<b>DIRIGEANTS</b>	
<b>Comité des ressources financières et humaines</b>		<b>Marc LeFrançois</b> , président du Conseil	
<b>Stan Hagen</b> , président		<b>Terry W. Ivany</b> , président-directeur général	
<b>Anthony Friend</b> , c.r.		<b>Paul Côté</b> , vice-président, Affaires publiques et Ressources humaines	
<b>Morris Kaufman</b>		<b>Steve Del Bosco</b> , vice-président, Services de l'Est, nommé en décembre 1997	
<b>Yvon LeBlanc</b>		<b>Michael Gushue</b> , vice-président, Services à la clientèle	
<b>Francine Chad Smith</b>		<b>Christena Keon Sitsly</b> , vice-président, Marketing et Informatique	
<b>Comité de vérification</b>		<b>Carole Mackaay</b> , avocat général et secrétaire	
<b>Hugh K. Smith</b> , c.r., président		<b>John Marginson</b> , vice-président, Maintenance du matériel roulant	
<b>Anthony Friend</b> , c.r.		<b>Richard McConnell</b> , vice-président, Education et Amélioration organisationnelle	
<b>Stan Hagen</b>		<b>J. Roger Paquette</b> , vice-président, Planification et Finances, et trésorier	
<b>Morris Kaufman</b>			

<b>BUREAUX DE VIA</b>	2, Place Ville Marie
<b>Siège social et Québec</b>	Montréal (Québec)
	H3B 2C9
	(514) 871-6000
<b>Adresse postale :</b>	Case postale 8116,
	Succursale A
	Montréal (Québec)
	H3C 3N3
<b>Atlantique</b>	1161, rue Hollis
	Halifax (Nouvelle-Écosse)
	B3H 2P6
	(902) 494-7906
<b>Ontario</b>	55, rue York
	Bureau 1300
	Toronto (Ontario)
	M5J 1R7
	(416) 868-7211
<b>Ouest</b>	104-123, rue Main
	Winnipeg (Manitoba)
	R3C 1A3
	(204) 949-7400
	1150, rue Station
	Vancouver (C.-B.)
	V6A 2X7
	(604) 640-3700
<b>Site web</b>	www.viarail.ca



## NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

### 8. RÉGIMES DE RETRAITE

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1996 par des actuaires externes, membres de l'Institut canadien des actuaires. Sur la base de ces évaluations et des extrapolations actuarielles pour 1997, les avantages cumulés des régimes au 31 décembre 1997 s'élèvent à 825,4 millions de dollars. L'actif net disponible pour honorer ces engagements, évalué en fonction de la valeur marchande ajustée par des calculs actuariels à cette date, atteint 1 003,0 millions de dollars.

Selon la méthode décrite dans la convention comptable des régimes de retraite (note 2 h), les charges de retraite nettes des gains actuariels s'élevaient à un crédit de 1,9 million de dollars en 1997, dont 3,6 millions de dollars sont présentés séparément dans l'état des résultats, (1996 : charge de 5,3 millions de dollars) et incluaient l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés, l'amortissement des pertes et gains actuariels, ainsi que l'amortissement des modifications apportées aux régimes.

### 9. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La société est apparentée en propriété commune à tous les ministères et organismes du Gouvernement du Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours normal des affaires avec ces ministères et organismes et sont conformes à l'usage commercial habituel applicable à toutes personnes et entreprises.

### 10. ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal des affaires, diverses réclamations et poursuites ont été intentées contre la société. La direction est d'avis que le règlement de ces litiges n'entraînera pas de dette importante pour la société en excédent des sommes déjà comptabilisées.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

6. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 décembre 1997 et 1996, 93 000 actions à 100 \$ l'action sont émises et complètement payées.

7. ENGAGEMENTS

a) Les charges futures minimales en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles et à du matériel informatique sont les suivantes :

1998	9,7
1999	9,4
2000	11,3
2001	5,3
2002	5,3
Exercices subséquents jusqu'en 2047	28,7
	69,7

(en millions de dollars)

b) Au 31 décembre 1997, les autres engagements de la société totalisaient 0,1 million de dollars (1996 : 5,1 millions de dollars). Ces engagements se rapportent principalement à des projets reliés à l'équipement.

c) La société a conclu un contrat de service de trains ainsi que d'autres contrats pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats sont entrés en vigueur le 1 janvier 1989 et en 1997 et le seront jusqu'au 31 décembre 2008.

d) La société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 7,6 millions de dollars (1996 : 1,2 million de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie sur des paiements futurs. Ces instruments financiers ne peuvent être exercés qu'en cas improbable de défaut de paiement.



## NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

### 4. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La société a été autorisée par le conseil du Trésor du Gouvernement du Canada à constituer un fonds réserve issu du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires ainsi que des économies résultant de la rationalisation des activités de maintenance du matériel roulant, pour financer de futurs projets d'immobilisations.

Les décisions relatives aux placements du fonds de renouvellement des actifs sont conformes aux Lignes directives concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État, émises par le ministre des Finances.

Le fonds de renouvellement des actifs inclut les instruments financiers ci-dessous :

(en millions de dollars)				1997		1996	
		Coût	Valeur du marché	Coût	Valeur du marché	Coût	Valeur du marché
Obligations canadiennes et bons à prime (en 1996 : acceptations bancaires et bons à prime au porteur)		18,8	19,7	35,1	35,1	—	—
Parts dans un fonds d'actions		18,7	19,7	—	—	—	—
Encaisse et Placements à court terme		0,1	0,1	—	—	—	—
		37,6	39,5	35,1	35,1	—	—

Les obligations canadiennes et les bons à prime portent un intérêt dont le taux varie entre 3,82 % et 11,25 % (1996 : 2,94 % et 3,19 %), et arrivent à échéance entre janvier 1998 et décembre 2026.

La juste valeur des obligations canadiennes, des bons à prime et des parts dans un fonds d'actions correspond à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan.

Avec ces placements, la société ne prend aucun risque important en termes de marché, de flux de trésorerie ou de taux d'intérêt.

### 5. RESTRUCTURATION DU RÉSEAU ET FRAIS DE RÉORGANISATION

La société a engagé des coûts relatifs à des plans approuvés de restructuration de son réseau de transport le 4 octobre 1989 ainsi qu'à des réorganisations subséquentes.

Au 31 décembre 1997, une provision de 42,1 millions de dollars (1996 : 43,3 millions de dollars), dont 29,1 millions de dollars (1996 : 28,2 millions de dollars) sont présentées dans le passif à long terme, a été enregistrée pour couvrir les paiements futurs relatifs aux indemnités de cessation d'emploi et indemnités de garantie d'emploi régies par les conventions collectives, programmes spéciaux et décisions d'arbitrage qui peuvent s'étendre sur plusieurs années.

## NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

### 3. IMMOBILISATIONS

		1997		1996	
	(en millions de dollars)	Amortissement		Amortissement	
		Valeur nette cumulée	Dévaluation	Valeur nette cumulée	Dévaluation
Terrains	3,8	—	3,8	—	3,7
Matériel roulant	509,9	227,2	282,7	522,3	211,3
Immeubles de maintenance	159,1	72,7	86,4	159,1	65,6
Gares et installations	33,1	11,5	21,6	27,1	10,0
Amélioration de l'infrastructure	92,7	26,7	66,0	92,7	24,3
Améliorations locales	85,6	52,9	32,7	86,0	49,7
Machinerie et équipement	27,9	18,5	9,4	25,7	16,6
Systèmes informatiques	54,4	53,1	1,3	72,4	69,8
Autres actifs	20,9	19,9	1,0	20,8	19,3
Projets en voie de réalisation	987,4	482,5	504,9	6,4	1 009,8
Avances sur contrats	—	—	—	—	1,2
Actifs mis hors-service (valeur nette de réalisation)	21,8	—	—	—	21,7
	544,5	—	—	—	579,4

Au 31 décembre 1997, la valeur brute des éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-acquisition incluse ci-dessus s'élevait à 5,7 millions de dollars (1996 : 5,8 millions de dollars) et l'amortissement cumulé s'y rattachant se chiffrait à 4,2 millions de dollars (1996 : 4,1 millions de dollars).

Les projets en voie de réalisation portent principalement sur des projets d'amélioration des gares et achat d'équipements.

La société a dévalué neuf voitures et deux locomotives (1996 : 20 locomotives LRC) qui étaient endommagées et mises hors service, à leur valeur de récupération.

Les Centres de maintenance de Halifax et de Toronto ont été dévalués à leur valeur marchande estimative suite à la décision de rationaliser le réseau des centres de maintenance.



## NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

### g) Crédits reportés

Les crédits d'impôt à l'investissement sont reportés et amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations en question. L'amortissement des crédits reportés est présente en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations. Les crédits d'avantages incitatifs de location sont amortis sur la durée des contrats de bail. Ces crédits sont présentés au poste Autre du passif à long terme.

### h) Régimes de retraite

La société souscrit à des régimes de retraite à prestations déterminées qui offrent à tous ses employés permanents des pensions fondées sur l'âge à la retraite, le nombre d'années de service et le salaire.

Les coûts assumés par la société sont déterminés par des évaluations actuarielles, lesquelles répartissent sur chaque exercice la portion engagée des prestations en fonction des montants prévus de rémunération des employés au moment où ils prendront leur retraite, au prorata de leurs années de service.

Les charges de retraite (note 8) comprennent le coût des prestations attribuables aux services rendus au cours de l'exercice, l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés, l'amortissement des gains et pertes actuariels, ainsi que l'amortissement des modifications apportées aux régimes. Ces amortissements sont calculés selon la méthode linéaire qui représente la moyenne estimative du reste de la carrière active des groupes de salariés actifs de la société.

La différence entre les charges de retraite cumulées et les cotisations de l'employeur au fonds de pension est présentée à l'actif à long terme du bilan.

### i) Indemnités de cessation d'emploi et avantages spéciaux

Les indemnités de cessation d'emploi et les avantages spéciaux conférés aux employés en vertu des conventions collectives et des programmes spéciaux sont imputés aux charges d'exploitation dans l'année où les coûts sont engagés.

### j) Programme VIA Préférence

Les coûts différentiels des crédits-voyages accordés par la société dans le cadre de son programme VIA Préférence, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces crédits-voyages sont gagnés, et présentés au poste Fournisseurs et charges à payer. Les produits de la vente de points aux partenaires participants sont comptabilisés au titre de produits de la période pendant laquelle ces points ont été vendus.

### k) Instruments financiers

La juste valeur estimative des instruments financiers, à l'exception du fonds de renouvellement des actifs, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

c) Immobilisations

Les immobilisations acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début des opérations en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les additions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût. Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon les coûts sont imputés aux résultats d'exploitation lorsqu'ils sont engagés.

Les actifs mis hors-service sont dévalués à leur valeur nette de réalisation.

d) Amortissement des immobilisations

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée estimative d'utilisation comme suit :

Matériel roulant	12 à 29 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Amélioration de l'infrastructure	5 à 38 ans
Améliorations locales	5 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 ans
Autres actifs	7 à 10 ans

e) Contrats de location

Les projets en voie de réalisation, les avances sur contrats ainsi que les actifs mis hors-service ne font pas l'objet d'un amortissement.

Les immobilisations comptabilisées au titre de contrats de location-acquisition sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 20 ans, laquelle est représentative de leur durée de vie utile. Les loyers payés en vertu de contrats de location-exploitation sont imputés aux résultats d'exploitation lorsqu'ils sont engagés.

f) Impôts sur le revenu

Le financement d'exploitation par le Gouvernement du Canada est déterminé en fonction des besoins de la société. Pour cette raison, les impôts sur le revenu sont comptabilisés selon la méthode de l'impôt exigible puisqu'il existe une assurance raisonnable que tout impôt exigible dans les exercices à venir sera inclus dans la formule de remboursement acceptée par le gouvernement et qu'il sera récupéré à ce moment-là.



# Notes afférentes aux états financiers

Au 31 décembre 1997

## 1. POUVOIRS ET OBJECTIF

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la Partie I de l'Annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi régissant les sociétés par actions de régime fédéral. La vision de la société est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada; sa mission consiste à offrir, à peu de frais des services voyageurs de qualité supérieure. Elle utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie à la Loi de l'impôt sur le revenu (Canada) et à celle de certaines provinces.

## 2. CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus et comprennent nécessairement des montants déterminés selon les meilleures estimations de la direction. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit :

### a) Financement par le Gouvernement du Canada

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagées par la société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à l'état des résultats. Ce montant représente la différence entre les charges et les produits, excluant les transactions hors caisse reliées aux immobilisations, certains frais reliés à la restructuration du réseau et aux réorganisations, et est basé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le Gouvernement du Canada. Les résultats d'exploitation sont rapprochés au financement de l'exploitation dans l'état du rapprochement en fonction du financement de l'exploitation par le Gouvernement du Canada.

Le financement pour couvrir les frais de la restructuration du réseau et des réorganisations est présentée à titre de recouvrement à l'état des résultats dans l'année des décaissements ou de règlement final avec les employés ou fournisseurs.

Le financement pour les dépenses en immobilisations est crédité au surplus d'apport en utilisant la méthode de la comptabilité d'exercice.

### b) Stocks

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré.

## ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre

### ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(en milliers)

	1997	1996
<b>Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'exploitation</b>		
Résultats nets	(44 510)\$	(70 097)\$
Éléments hors caisse imputés (crédités) aux résultats :		
Amortissements des immobilisations	42 084	43 790
Profits (pertes) sur radiations, mises au rancart et aliénations d'immobilisations	437	(726)
Amortissements des crédits d'impôt à l'investissement	(475)	(498)
Dévaluation des immobilisations	6 358	33 766
Profit sur la vente d'investissement	—	(6 856)
Fluctuations des éléments hors caisse du fond de roulement	10 205	(6 219)
Charges reportées	(3 173)	—
Restructuration du réseau et frais de réorganisation	928	5 420
Autre passif à long terme	(894)	(847)
	10 960	(2 267)
<b>Encaisse provenant (utilisée pour) des activités de financement</b>		
Financement en capital par le Gouvernement du Canada	16 443	20 672
À recevoir du Gouvernement du Canada	(5 943)	20 828
	10 500	41 500
<b>Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'investissement</b>		
Fonds de renouvellement des actifs	(2 455)	(11 986)
Acquisition d'immobilisations	(16 443)	(20 672)
Avances sur contrats	1 208	3 581
Produit de la vente d'investissement	—	8 857
Produits de la vente d'immobilisations	1 232	1 886
Fournisseurs et charges à payer reliés aux immobilisations	(389)	(13 291)
	(16 847)	(31 625)
<b>Encaisse et dépôts à terme</b>		
Augmentation de l'exercice	4 613	7 608
Solde au début de l'exercice	16 864	9 256
Solde à la fin de l'exercice	21 477 \$	16 864 \$
Représenté par :		
Encaisse	1 324 \$	259 \$
Dépôts à terme, 4,3 %, échéant en janvier 1998 (1996 : 3,1 %)	20 153	16 605
	21 477 \$	16 864 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.



## ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre

### ÉTAT DU SURPLUS D'APPORT

	1997	1996
Solde au début de l'exercice	626 906 \$	683 064 \$
Financement en capital par le Gouvernement du Canada	16 443	20 672
Virement au déficit :		
Transactions hors caisse sur les immobilisations (1995 : 39 123 \$)	(48 879)	(76 830)
Solde à la fin de l'exercice	594 470 \$	626 906 \$

### ÉTAT DU DÉFICIT

	1997	1996
Solde au début de l'exercice	45 178 \$	51 911 \$
Résultats nets	44 510	70 097
Virement provenant du surplus d'apport :		
Transactions hors caisse sur les immobilisations (1995 : 39 123 \$)	(48 879)	(76 830)
Solde à la fin de l'exercice	40 809 \$	45 178 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

## ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre

### ÉTAT DES RÉSULTATS

(en milliers)

Notes 1997 1996

Produits		
Voyageurs	178 917 \$	167 911 \$
Autres	11 642	16 623
	190 559	184 534

### Charges

Frais des services à la clientèle	231 277	227 494
Frais de la maintenance du matériel roulant	82 055	92 847
Frais de marketing et de ventes	27 531	26 933
Frais des services de soutien	30 670	31 565
Frais généraux et administratifs	12 079	9 920
Frais de réorganisation	6 302	2 508
Impôts et taxes sur le capital	3 356	1 537
	393 270	392 804
	202 711	208 270
	212 295	224 520

Résultats avant les postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation du Gouvernement du Canada

Amortissements	42 046	42 566
Dévaluation des immobilisations	3	6 358
Frais de réorganisation à être financés dans les années futures	5	9 248
Charge de retraite reportée nette des gains actuariels	(3 558)	—
Résultats nets	(44 510)\$	(70 097)\$

### ÉTAT DU RAPPROCHEMENT EN FONCTION DU FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA (en milliers)

Résultats nets	1997	1996
	(44 510)\$	(70 097)\$

Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation courants:

Amortissements et profits et pertes sur immobilisations	42 521	43 064
Dévaluation des immobilisations	6 358	33 766
Frais de réorganisation à être financés dans les années futures	9 248	10 015
Recouvrement des frais de restructuration du réseau et de réorganisation	(10 018)	(16 737)
Charge de retraite reportée nette des gains actuariels	(3 558)	—
	44 551	70 108
Excédent du financement de l'exploitation de l'exercice	41 \$	11 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

# États financiers

Au 31 décembre

## BILAN (en milliers)

	Notes	1997	1996
<b>Actif à court terme</b>			
Encaisse et dépôts à terme		21 477 \$	16 864 \$
Clients		7 303	8 064
À recevoir du Gouvernement du Canada		57 265	56 027
Stocks		16 884	17 143
		102 929	98 100
<b>Actif à long terme</b>			
Immobilisations	3	544 484	579 359
Fonds de renouvellement des actifs	4	37 513	35 058
Charges reportées		3 173	—
		585 170	614 417
		688 099 \$	712 517 \$
<b>Passif à court terme</b>			
Fournisseurs et charges à payer		84 108 \$	79 811 \$
Produits reportés		4 768	4 975
		88 876	84 786
<b>Passif à long terme</b>			
Restructuration du réseau et frais de réorganisation	5	29 088	28 160
Autre		7 174	8 543
		36 262	36 703
<b>Avoir de l'actionnaire</b>			
Capital-actions	6	9 300	9 300
Surplus d'apport		594 470	626 906
Déficit		(40 809)	(45 178)
		562 961	591 028
		688 099 \$	712 517 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Pour le Conseil,

Hugh K. Smith, c.r.  
Administrateur et président  
du Comité de vérification

Marc LeFrançois  
Administrateur et président  
du Conseil





# Rapport des vérificateurs

## AU MINISTRE DES TRANSPORTS

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 1997 et les états des résultats, du

rapprochement en fonction du financement de l'exploitation par le Gouvernement du Canada, du surplus d'apport, du déficit et de l'évolution de la situation

financière de l'exercice terminée à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur

notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément

aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée

et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes

dans les états financiers. La vérification comprend

le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information

fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des

estimations importantes faites par la direction, ainsi

qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des

états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement,

à tous égards importants, la situation financière de

la société au 31 décembre 1997, ainsi que les résultats

de son exploitation et l'évolution de sa situation

financière pour l'exercice terminé à cette date selon

les principes comptables généralement reconnus.

Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion

des finances publiques, nous déclarons qu'à notre avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi régissant les sociétés par actions de régime fédéral, aux articles et aux règlements administratifs de la société.

*Raymond Chabot Grant Thornton*

Raymond Chabot Grant Thornton

Société en nom collectif

Comptables Agréés

Montréal, Canada

Le 12 février 1998

*L. Denis Desautels*

L. Denis Desautels, FCA

Vérificateur général du Canada

Ottawa, Canada

Le 12 février 1998

# Rapport de la direction

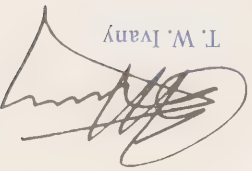
Exercice terminé le 31 décembre 1997

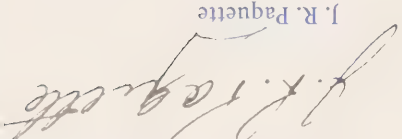
La direction de la société est responsable de la préparation et de l'exactitude des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après la meilleure appréciation que la direction pouvait avoir de la situation. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la société, les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles, des conventions et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Belair Deloitte & Touche, société en nom collectif. Les vérificateurs externes, le Vérificateur général du Canada ainsi que Raymond Chabot Grant Thornton, société en nom collectif ont vérifié les états financiers de la société. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant uniquement d'administrateurs externes,

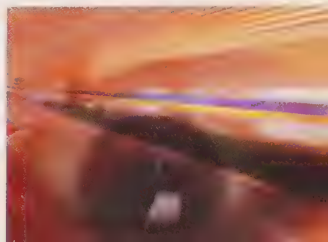
Montréal, Canada  
Le 12 février 1998

  
T. W. Ivany  
Le président-directeur général,

  
J. R. Paquette  
Le vice-président,  
Planification et Finances, et Trésorier,

se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

# VIA Rail: une société renouvelée



VIA a parcouru beaucoup de chemin en peu de temps. Nous avons localisé et éliminé tous les frais superflus. Nous avons placé le client au centre de notre organisation et nous lui avons offert la plus-value qu'il recherchait. Nous nous sommes adaptés à la demande et avons appris à profiter des perspectives de croissance ainsi créées.

Bien que notre performance ait été jusqu'à présent exceptionnelle, nous savons que notre survie à long terme dépend de notre capacité à générer de nouvelles possibilités de croissance. Or, sans d'importants investissements dans la modernisation de notre matériel roulant et de nos installations, et sans la garantie d'un accès élargi aux infrastructures, nous serons incapables de soutenir le niveau de rendement de ces dernières années. Les capitaux dont nous avons besoin ne peuvent pas provenir des mesures d'économie; ils doivent être générés par notre croissance.

Dans le passé, notre succès était largement attribuable au fait que nous avions adopté les méthodes de gestion du secteur privé. Désormais, nous devons notre réussite à des concepts encore plus novateurs — des partenariats entre sociétés publiques et privées. Dans le cadre du Projet de transformation, une équipe spéciale de VIA s'est penchée en 1997 sur les différentes options de partenariat qui s'offraient à la société. Nous avons déterminé les investissements nécessaires pour poursuivre la revitalisation du rail voyageurs et assurer la viabilité d'un service national de transport ferroviaire de voyageurs pour les Canadiens. Géré avec ingéniosité, cet investissement constitue une saine pratique commerciale, et nous pensons qu'il pourrait essentiellement provenir du secteur privé. Auparavant, d'importants changements devaient être apportés au contexte d'exploitation de VIA.

Le marché et les perspectives de croissance sont là. Unis, y compris la Floride et Chicago. Nous ignorons ce que l'avenir nous réserve, mais nous savons que des services ferroviaires voyageurs efficaces et réactifs ont leur place au Canada. Nous sommes certains que les assises de la croissance que nous avons posées et les orientations que nous sommes données en 1997 seront utiles au Canada à l'aube du 21<sup>e</sup> siècle.

Nous avons analysé un certain nombre de scénarios reliés à l'avenir du rail voyageurs. Notre projet comporte plusieurs options très séduisantes sans coûts additionnels pour le contribuable. Nous proposons des départs plus fréquents et des trains plus rapides entre les grands centres du Corridor, l'ajout de fréquences nocturnes dans l'Ouest, et des services axés sur le tourisme dans l'Est. Des liens intermodaux relieront notre réseau aux aéroports internationaux et les partenariats conclus avec Amtrak nous permettraient d'améliorer les liaisons avec les États-Unis, y compris la Floride et Chicago.

Et nous avons un dossier assez solide pour en profiter. Nous ignorons ce que l'avenir nous réserve, mais nous savons que des services ferroviaires voyageurs efficaces et réactifs ont leur place au Canada. Nous sommes certains que les assises de la croissance que nous avons posées et les orientations que nous sommes données en 1997 seront utiles au Canada à l'aube du 21<sup>e</sup> siècle.



Nous avons clairement établi  
nos objectifs. Nous sommes  
prêts à guider VIA – et le rail  
voyageurs – vers le 21<sup>e</sup> siècle.



# Amélioration de la sécurité

## APRÈS L'ACCIDENT DE BIGGAR

VIA a pris immédiatement des mesures pour éviter qu'un accident, comme celui qui a eu lieu le

3 septembre près de Biggar (Saskatchewan), se reproduise.

VIA a demandé à un expert indépendant de vérifier

toutes les pièces ainsi que les étapes de l'assemblage des

roues de l'ensemble de son parc de locomotives. VIA a

également entrepris l'inspection de tous les essieux mon-

tes et des moteurs de traction dans les ateliers de ses deux

principaux fournisseurs pour s'assurer de la qualité des

produits qui y sont fabriqués à son intention.

Parallèlement, VIA a donné des cours de recyclage

à tous les agents de conduite pour garantir l'utilisation

sécuritaire des systèmes de contrôle de la sécurité de

l'exploitation.

## EXAMEN DE LA SÉCURITÉ À GRANDE ÉCHELLE

En septembre, VIA a demandé à Terry Worrall et

Colin Churche, deux des experts en sécurité les plus

réputés de l'industrie ferroviaire, de procéder à une étude

exhaustive de toutes les consignes de sécurité touchant la

maintenance et l'exploitation, et de suggérer des moyens

d'améliorer la sécurité. Cette vérification portera sur tous

les aspects des méthodes de gestion actuelles et conduira

à l'élaboration d'un système complet de gestion de la

sécurité pour VIA.

Dans notre plan stratégique, la sécurité est consi-  
dérée comme l'un des objectifs fondamentaux de VIA, et  
il est précisé que nous visons continuellement à éliminer  
les blessures et les accidents.

En 1997, VIA a pris un certain nombre d'initiatives  
en vue d'améliorer la sécurité des voyageurs en cas  
d'urgence. En voici quelques exemples :

- Remplacement des marteaux destinés  
à casser les vitres des sorties de secours  
de toutes les voitures;
- Instructions d'urgence mises  
à la disposition de tous les voyageurs;
- Meilleure signalisation indiquant  
l'emplacement des issues de secours et  
des autres dispositifs de sécurité dans  
chaque voiture;

- Amélioration de la fiabilité de l'éclairage  
de secours et des systèmes de sonorisation;
- Matériel plus efficace pour faciliter  
la communication entre le personnel  
et les voyageurs en cas d'urgence;
- Amélioration de la conception  
des trousses pour traumatismes multiples  
placées à bord de tous les trains;
- Uniformisation des méthodes d'inspection,  
d'étiquetage, de maintenance et d'essai  
du matériel à oxygène.

Les membres des comités de santé et sécurité ont  
suivi le cours sur l'amélioration de la sécurité, tandis que  
le personnel de bord a participé au Programme  
d'intervention d'urgence amorcé en 1995.

## Policier à bord



Depuis son lancement au Canada  
en 1992, VIA collabore activement  
au programme « Policier à bord »,  
une initiative qui vise à réduire  
le nombre d'accidents aux passages  
à niveau. En juin, des policiers

ont voyagé à bord de la locomotive  
du train qui assure la liaison  
Windsor-Charlottetown pour arrêter  
des automobilistes ou des piétons  
qui ne respectaient pas la  
signalisation. Cette opération,

qui a donné lieu à des reportages  
dans les journaux, à la radio et à  
la télévision, a sensibilisé le public  
à la question de la sécurité.

Recyclage dans le Corridor  
En juin, VIA a entrepris le recyclage  
de plus d'un million de canettes  
utilisées dans le Corridor chaque  
année. Non seulement cette  
mesure est écologique, mais tous  
les profits générés par la vente des  
canettes sont versés à des oeuvres  
de bienfaisance.







Notre société ne pourrait atteindre aucun de ses buts sans l'engagement et le dévouement de son personnel – les gens qui écoutent et qui servent nos clients au quotidien. Tout ce que VIA a accompli jusqu'à présent – et tout ce qu'elle espère encore accomplir –, elle le doit à ceux qui s'efforcent de faire de VIA la meilleure société de transport de voyageurs au Canada.

Créer un environnement qui encourage et soutient les efforts de son personnel est l'un des principaux objectifs du plan stratégique de VIA.

## VISER À AMÉLIORER LA PERFORMANCE

Fidèle à la philosophie du programme d'amélioration du rendement, VIA estime que la formation est un processus continu et un facteur de croissance essentiel. Nous nous sommes engagés à offrir à nos employés les possibilités de se perfectionner dans notre société.

## FORMATION CONTINUE

Deux programmes institués en 1996 à l'échelle de la société ont continué à servir de point d'ancrage à la formation en 1997. *Atteindre l'excellence dans les services à la clientèle* (AESC) est un atelier de deux jours et de faire en sorte que ces derniers gardent un souvenir inoubliable de leur voyage. Un autre programme de 11 jours intitulé *Encadrement: Le secret de la réussite* (ESR) a pour but de former des « ambassadeurs du service ». Ce programme, qui inclut des visites, des ateliers, des projets et des travaux, permet aux participants d'acquérir des habiletés dans l'art de bien servir la clientèle et les sensibilise à l'importance stratégique d'un service uniforme pour l'avenir de VIA Rail.

En 1997, un atelier sur le thème *Pas quand je suis de service...* a vu le jour. Il vise à transmettre l'image d'un chef qui n'aurait pas seulement un rôle disciplinaire, mais qui saurait montrer à ses employés comment on devient des gagnants. L'objectif de VIA est de créer un milieu où les employés sont prêts à surmonter les obstacles au succès de VIA, sans se rejeter les responsabilités ni attendre que les autres prennent les initiatives.

L'AR suppose que chaque employé connaît la mission, les buts et les priorités de VIA. Chacun doit déterminer, en termes mesurables, les moyens qu'il compte prendre pour contribuer à ces objectifs et créer une plus-value par son travail. Individuellement ou en équipe, les employés élaborent ensuite des projets précis pour améliorer constamment leurs résultats et des méthodes pour évaluer régulièrement leurs progrès. Depuis que le programme a été lancé en 1994, le personnel de VIA a présenté plus de 1 000 plans d'amélioration du rendement.



Les progrès accomplis par VIA sur le plan de la qualité attirent l'attention à l'étranger. L'excellent service que le personnel de VIA s'est engagé à offrir à sa clientèle lui a valu une réputation internationale. En juin, VIA a fait une présentation sur le thème *de la qualité et organisé un atelier sur l'amélioration du rendement à la National Conference on Federal Quality à Washington, DC*. VIA a été la première société non américaine à être invitée à cet important colloque annuel sur la gestion de la qualité dans les services gouvernementaux américains.





Le marché et les perspectives  
de croissance sont là. Et nous  
avons un dossier assez solide  
pour en profiter.

Les gens  
de VIA



Nous envisageons une société avec de meilleurs produits, du nouveau matériel roulant, des gares plus modernes, plus de fréquences et des services express sans qu'il en coûte plus cher au contribuable.

La nouvelle gare permettra d'avoir accès aux autobus, aux taxis et à la navette qui dessert l'aéroport international. En amenant la gare de VIA « au grand jour », nous lui donnerons plus de visibilité et nous améliorerons son accessibilité et l'efficacité des services à la clientèle. VIA a aussi fait l'acquisition des installations ferroviaires de London, une première étape dans le vaste projet de réaménagement des gares du sud-ouest de l'Ontario.



#### Nouveaux services sur le Canadien

VIA a apporté des changements aux services offerts sur les Transcontinentaux de l'Ouest pendant l'été. Pour les voyageurs de la classe Bleu d'Argent, l'accès au service de restauration et à la section panoramique des voitures Skyline, mieux réparties dans les rames, a été amélioré. En classe économique, les clients apprécient maintenant le menu amélioré qui leur est présenté dans notre voiture restaurant, tout comme les repas qui leur sont servis à leur place. Notre indicateur se reflète une beauté

Nous avons entièrement modifié le contenu et la présentation de notre indicateur national en novembre dernier. Son format condensé le rend plus facile à consulter, et nos clients peuvent y trouver les informations dont ils ont besoin sur les horaires et les services offerts à bord de chaque train.





# Services à la clientèle

## CENTRES D'APPEL DE HAUT NIVEAU

En août, nous avons entrepris un examen complet de nos services téléphoniques pour nous assurer que nos centres d'appel sont parmi les meilleurs de notre secteur. Le programme est mené en collaboration avec Technology Solutions, une société internationale de conseil en gestion et en solutions technologiques.

Dans le cadre de cet exercice, nous avons élaboré de nouvelles normes de performance pour que nos clients puissent avoir facilement accès à nos produits et reçoivent un excellent service dès le premier contact. Nous étudions également la possibilité d'améliorer les heures d'ouverture et le traitement des appels, et nous explorons de nouvelles technologies telles que les systèmes de réponse vocale interactifs.

## INSTALLATIONS FERROVIAIRES DE NIVEAU MONDIAL

Le projet d'amélioration des gares de notre réseau comportait trois grands volets en 1997. Nous avons entrepris d'importants travaux de rénovation dont le coût atteint 5 millions de dollars à la gare Centrale de Montréal – la deuxième du Canada après la gare Union de Toronto – en vue d'y aménager une nouvelle billetterie avec maintenance des bagages intégrée, de nouveaux bureaux et une salle pour les employés, d'améliorer la signalétique et la conception des quais, et d'y installer un tapis roulant pour les bagages entre les voies et le hall de la gare. La rationalisation de l'espace contribuera à améliorer l'efficacité de l'exploitation. L'achèvement des travaux est prévu pour juin 1998.

À la gare de Dorval, en banlieue de Montréal,

les travaux d'amélioration ont débuté. Ils portent notamment sur l'aménagement d'une pièce pour les voyageurs d'affaires de la classe VIA 1, d'une petite section réservée aux familles et sur l'installation de moniteurs vidéo. Ce projet servira de prototype pour les autres gares.

À Edmonton, VIA construit une nouvelle gare de 5 000 pieds carrés pour remplacer les installations actuelles situées dans le sous-sol d'un immeuble du CN.

Pour VIA, l'avenir ne se résume pas à une affaire d'argent. Il dépend de la satisfaction de ses clients. Nous voulons que les personnes qui montent à bord de nos trains n'en descendent pas seulement satisfaites, mais enchantées de leur expérience, et toutes nos activités sont orientées vers cet objectif.

## DES ÉQUIPES MOTIVÉES

En regroupant les postes d'exploitation et en confiant les responsabilités des services à la clientèle au personnel de bord, VIA se rapprochera de son objectif de satisfaction totale de la clientèle. À bord de nos trains, nous affecterons des équipes qui ont à cœur d'assurer la sécurité des voyageurs et de leur offrir des services irréprochables.

## AMÉLIORATION DES SERVICES À BORD

Nous avons pris des initiatives en vue d'améliorer les services dans les trains. VIA a conclu une entente avec Second Cup, une société canadienne réputée pour la qualité de ses cafés, dans le cadre de notre engagement à faire en sorte que nos clients gardent un excellent souvenir de leur voyage. Nous avons également accordé un contrat aux Entreprises Cara Ltée qui fournissent des repas de première qualité dans le corridor Québec-Windsor.

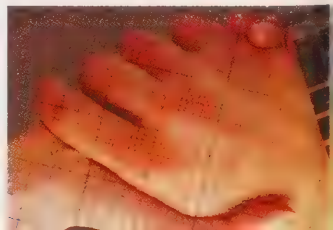
Depuis l'automne, *VIA Magazine*, dont on avait publié un numéro à titre expérimental dans le courant de l'année, paraît sur une base régulière. Ce magazine de grande classe, dont la plupart des articles sont consacrés aux arts, à la culture et aux voyages, a reçu un accueil enthousiaste des lecteurs. En fait, 93 pour 100 de ceux qui ont répondu à notre sondage ont applaudi à sa parution.



Activités récréatives sur l'Océan  
Les personnes qui ont voyagé  
sur le Transcontinental de l'Est  
au cours de l'été ont pu profiter des  
services de nos nouveaux  
coordonnateurs des activités  
récréatives. Les coordonnateurs ont  
pour mission de distraire les enfants  
– chant, lecture, peinture faciale,  
activités artistiques et artisanat –  
et de fournir des renseignements  
touristiques aux voyageurs.  
De nouvelles distributrices ont été  
installées sur l'Océan afin d'agré-  
menter les longs parcours de VIA.  
Amélioration du service VIA 1  
Première étape du projet de  
modernisation de la première classe  
dans le Corridor, l'intérieur de  
toutes les voitures VIA 1 vient d'être  
entièrement réaménagé. Une  
disposition des sièges plus flexible et  
des prises électriques individuelles  
permettent aux voyageurs d'affaires  
de rester productifs.







Notre plan stratégique prévoit que la subvention d'exploitation totale du gouvernement sera de 170 millions de dollars en 1999, comparativement à 245 millions en 1996, soit moins de la moitié de celle de 1992 qui était de 389 millions de dollars. Pour les années au-delà de 1999, VIA a élaboré un plan d'exploitation et des immobilisations à long terme qui pourrait lui permettre d'atteindre l'autosuffisance financière. Le gouvernement procède actuellement à l'examen des détails de ce plan.

## MATÉRIEL ROULANT ET MAINTENANCE PLUS EFFICACES

Pendant toute l'année 1997, VIA a réalisé des économies considérables sans faire de compromis sur le service. Nous avons fermé les centres de maintenance de Halifax et de Toronto, et procédé au regroupement des activités de maintenance à Montréal. À Winnipeg et Vancouver, les charges de travail ont été rationalisées. La modernisation du matériel roulant et la mise en service de voitures renouvelées sur les liaisons du nord du Manitoba et du Québec, ainsi que dans le sud-ouest de l'Ontario, se sont traduites par une baisse de nos frais d'exploitation et de maintenance. Le remplacement des locomotives puissantes sur ces parcours par du matériel converti à l'électricité et plus efficient a également contribué à la baisse des charges d'exploitation.

## EXPLOITATION PLUS EFFICACE

### DU MATÉRIEL ROULANT

Au cours de l'automne 1997, les fréquences du Transcontinental de l'Ouest ont été modifiées pour réduire les besoins de quatre rames à trois. Nous réaliserons ainsi des économies de maintenance de l'ordre de 600 000 \$ par an. Les voitures resteront disponibles au cas où il serait nécessaire d'augmenter la capacité pour répondre à la demande en période de pointe.

L'amélioration des techniques de recyclage du matériel, l'utilisation de matériel roulant remis à neuf et la diminution des besoins en voitures et locomotives de remplacement ont contribué aux économies réalisées dans l'ensemble du réseau. À la fin de 1997, le parc de VIA comptait 392 voitures et locomotives, alors qu'il en comptait 446 en 1994.

## GESTION EFFICACE DES ACTIFS

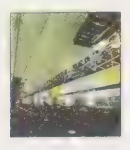
Au début de 1997, VIA a sous-loué des bureaux vacants de son siège social à Montréal. Presque la moitié de l'espace loué à l'origine génère maintenant des revenus. Par ailleurs, le réaménagement de la gare Union à Winnipeg, effectué à la demande de ses locataires des gouvernements provincial et fédéral, rapportera à VIA des revenus de 1,2 million de dollars par an pendant les 15 prochaines années.

Nous avons entrepris un vaste projet d'examen et de rationalisation de nos gares dans le double but de comprimer nos frais d'exploitation et d'améliorer les services à la clientèle. L'objectif de ce programme est de nous assurer que VIA exploite, modernise et gère efficacement un réseau d'installations d'excellente qualité.

## MEILLEURES ENTENTES DE TRAVAIL

En octobre, le Conseil canadien des relations du travail a appuyé une demande de VIA, en vertu de l'article 18 du code du travail, autorisant le personnel de conduite à être représenté par un agent de négociation commun. VIA a en effet l'intention de fusionner les postes de chef de train et de chef de train adjoind avec celui de mécanicien, et de confier toutes les responsabilités touchant les relations avec la clientèle au personnel des services dans les trains. Les négociations sont en cours avec la Fraternité des ingénieurs de locomotives, le syndicat retenu par le personnel d'exploitation, et les Travaillleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile, pour évaluer l'impact de ce changement. VIA prévoit effectuer cette fusion – qui se traduira par l'abolition de 227 postes d'exploitation et l'ajout de 70 postes dans les services à la clientèle – en avril 98 et réaliser ainsi des économies annuelles estimées à 15 millions de dollars.

Nouveau contrat pour Gaspé En juin, VIA a conclu un contrat avec des sociétés ferroviaires locales privées en vue d'obtenir des droits de passage sur les anciennes voies du CN entre Matawédia et Gaspé. Ces voies sont empruntées par le Chaleur de VIA, une liaison qui génère de plus en plus de recettes et dont la popularité ne cesse de croître, particulièrement auprès des voyageurs américains. VIA et la Hudson's Bay Les voies du CN entre The Pas et Churchill ont été vendues à la Hudson's Bay Railway en août. VIA a négocié des droits de passage avec les nouveaux propriétaires en vue de continuer à offrir des services ferroviaires voyageurs. Systèmes de dépannage automatique VIA a entrepris l'évaluation de systèmes de dépannage et de contrôle automatiques pour les locomotives GPA-30 et les voitures LRC. Ces systèmes auraient non seulement pour rôle d'enregistrer les conditions de fonctionnement et de réduire le temps d'immobilisation du matériel roulant pour détecter les détectos, mais également d'améliorer le contrôle et la gestion des éléments critiques de notre parc en vue d'assurer la sécurité du personnel de bord et de nos clients.



# Objectifs financiers

Une croissance durable exigera  
de profondes modifications  
aux méthodes de financement  
et d'exploitation des services  
ferroviaires voyageurs au  
Canada.





La question la plus pressante  
aujourd'hui n'est pas de savoir si  
VIA va continuer à se développer,  
mais comment elle le fera, compte  
tenu des défis et des possibilités  
qui nous attendent.

Nous avons continué à mettre en marché  
de nouveaux produits et des services améliorés en  
réponse à la demande. Au printemps 1997, nous  
avons ajouté de nouvelles fréquences sur la liaison  
Ottawa-Toronto à des heures de départ et d'arrivée  
plus pratiques. Les services entre Kingston et  
Toronto ont été rétablis pour desservir le  
marché de banlieue sur long parcours.  
Enfin, la nouvelle liaison diurne entre  
Jasper et Prince Rupert inclut maintenant  
un service de luxe conçu pour les amateurs  
de voyages d'aventures et d'écotourisme.  
En collaboration avec des voyageurs,  
nous avons augmenté la capacité de  
certaines sections du *Canadien*,  
entre Edmonton et Vancouver, et  
modulé nos services en fonction  
du marché.





# Croissance



**Réervations avec VIA**  
— plus faciles que jamais

En février 1997, VIA a officiellement lancé VIA ReserNet sur Internet, devenant ainsi la première société de transport terrestre à offrir un système de réservation en direct.

Nous avons mis la dernière main à un système de réservation plus efficace destiné à remplacer RéserVia en 1998.

Nous offrons maintenant à nos clients un service de livraison des billets par la poste dans un délai de cinq jours.

Nous explorons actuellement les nouvelles techniques de billetterie automatique en vue de mettre à la disposition des clients des distributeurs automatiques et d'éliminer les files d'attente dans nos gares aux périodes de pointe.

## Avantage 6 pour étudiants

VIA a lancé un nouveau produit ciblant les étudiants à l'automne 1997. Le forfait Avantage 6 comprend trois billets allers-retours à 50 pour 100, plus des réductions sur divers articles. Le produit stimule les voyages et attire de nouveaux clients par l'entremise de promotions sur le campus.



Plusieurs sociétés ont appris à leurs dépens que la réussite ne tolère aucun compromis. Pour VIA, il s'agit depuis le début d'une vérité fondamentale, puisque nous avons rationalisé nos opérations sans faire de compromis sur le service et sans amputer notre réseau. Nous savons que l'avénir de VIA passe par la croissance — celui de l'achalandage et du rail voyageurs dans le marché des transports de l'avenir.

Le plan stratégique de VIA énonce des objectifs de croissance ambitieux. En 1997, grâce à la plus forte hausse d'achalandage que nous ayons connue depuis des années, nous avons dépassé notre objectif. Nous continuons à regarder vers l'avenir avec des projets qui nous garantiront le taux de croissance visé.

## PARTENARIATS NOVATEURS

VIA *Préférence*, un programme pour voyageurs assidus lancé en 1996, a attiré près de 100 000 nouveaux membres en 1997. Ce programme, qui constitue l'un de nos principaux outils pour élargir et fidéliser notre clientèle, a été tonifié par la signature de nouveaux partenariats avec Hertz, Novotel, Bell et Radisson Hôtels Canada. Une nouvelle synergie s'est ainsi créée entre VIA et l'industrie touristique, puisque nos partenaires récompensent leurs clients avec des points *VIA Préférence* échangeables contre des voyages sur notre réseau.

Nous avons aussi négocié une entente avec Amtrak en vue d'offrir en 1998 des cartes AmériQue du Nord valables pour voyager sur les réseaux des deux sociétés d'une extrémité à l'autre du continent. Conscient du potentiel de croissance des marchés américains et outre-mer, VIA a continué à faire la promotion des destinations canadiennes par le biais d'un réseau de 45 000 agences de voyages indépendantes aux États-Unis, d'agences affiliées telles qu'American Express et de bureaux de tourisme nationaux. Grâce à un accord de participation avec la Commission canadienne du tourisme, les services de VIA ont bénéficié d'une importante couverture aux États-Unis dans les brochures de vacances et dans un bulletin touchant un large public.

Nous avons continué à participer à des promotions municipales du secteur du tourisme de l'ensemble du Canada. VIA a été l'un des principaux commanditaires de la Fête du Canada et des cérémonies d'Ottawa, de diverses activités touristiques telles que le Carnaval de Québec, le Festival canadien des tulipes à Ottawa, et de plusieurs autres événements sportifs. Nous avons conclu un nouveau partenariat avec Home Hardware. La première campagne de promotion axée sur le commerce de détail non traditionnel nous a permis de rejoindre des clients éventuels dans les 960 magasins de la chaîne au Canada. Home Hardware a mentionné le nom de VIA dans ses messages publicitaires à la télévision, un dépliant hebdomadaire distribué à plus de 6 millions de lecteurs, ses catalogues et affiches. Cette fructueuse collaboration se poursuivra en 1998.

En coopération avec les Chambres de commerce, VIA a, pour une deuxième année, créé des programmes et des projets spéciaux axés sur la collectivité avec des entreprises situées dans le corridor Québec-Windsor. VIA a aussi signé un accord intercompagnies avec l'auto-cariste Trentway Wager en vue de transformer les gares de Cobourg et Brockville en terminaux intermodaux pour trains et autobus. Cette initiative illustre les efforts de VIA pour offrir des services intégrés à sa clientèle du sud-ouest et de l'est de l'Ontario.

## FIDÉLISATION DE LA CLIENTÈLE

Pour poursuivre sur notre lancée, il ne suffit pas d'attirer de nouveaux clients, nous devons aussi fidéliser les anciens, et nous assurer que tous ceux qui voyagent sur nos lignes soient enchantés de nos services et souhaitent renouveler leur expérience.

Nous devons apprendre à écouter nos clients et à tenir compte de leurs suggestions et de leurs plaintes. Avec l'aide de Hepworth and Company, une société de conseil en gestion des relations avec la clientèle, VIA a mis sur pied un projet visant à réexaminer sa méthode de traitement des commentaires, afin de déterminer les principaux facteurs de satisfaction, de surmonter les obstacles à l'excellence des services et de fidéliser ses clients.

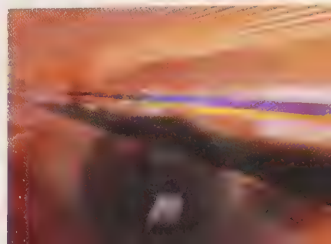
Nous sommes persuadés que le rail voyageurs  
a – et continuera d'avoir – un rôle central à jouer.  
Nous avons posé les jalons de notre croissance.  
Nous avons clairement établi nos objectifs. Nous  
sommes prêts à guider VIA – et le rail voyageurs  
– vers le 21<sup>e</sup> siècle.

Nous avons défini de nouvelles  
façons de gérer et de faire  
prosperer le rail voyageurs dont  
bénéficient tous les Canadiens.





# Coup d'œil sur l'avenir



## NOTRE VISION

Etre la meilleure société  
de transport de voyageurs  
au Canada.

## NOTRE MISSION

Offrir, à peu de frais, des services  
voyageurs de qualité supérieure.

## NOS OBJECTIFS

La croissance:  
Accroître l'achalandage de VIA  
en moyenne de 2 pour 100  
de plus que le reste du marché.

## Le service à la clientèle:

Servir la clientèle mieux que  
tout autre transporteur de  
voyageurs au Canada.

## Les finances:

Tendre à l'autosuffisance  
en haussant les recettes et  
en comprimant les coûts.

## Les gens:

Assurer le succès du personnel  
par une formation accrue et  
des communications efficaces.

## La sécurité:

Créer un milieu dans lequel  
la clientèle et le personnel  
sont en sécurité, en visant  
continuellement à éliminer  
les blessures, les accidents  
et les effets nuisibles sur  
l'environnement.



En 1992, VIA a commencé à jeter les bases d'un nouveau concept de services ferroviaires voyageurs au Canada. Après les sévères coupures du financement public, nous avons compris que l'on se demandait si nous étions capables d'offrir des services rentables et adaptés aux besoins de la clientèle. Nous avons cherché à nous conformer à nos objectifs de financement, non en réduisant nos services, mais en devenant une entreprise soucieuse des coûts et résolument tournée vers le client.

## DES BASES SOLIDES

Nous avons depuis transformé radicalement VIA pour en faire l'une des sociétés de transport en commun les mieux gérées et les plus performantes d'Amérique du Nord. À la fin de 1996, nous avions réduit les postes cadres et administratifs de plus de 60 pour 100. Entre 1992 et 1997, nous avons comprimé nos frais d'exploitation annuels de 100 millions de dollars, tout en augmentant nos recettes de 35 millions de dollars. Pendant cette période, nous avons réduit presque de moitié notre financement d'exploitation, sans éliminer aucun service.

Les succès obtenus année après année prouvent que nous avons visé juste. Après avoir démontré que nous étions capables de contrôler nos coûts, nous avons décidé en 1996 de nous tourner vers l'avenir avec un nouveau plan stratégique intitulé *Du Service au Succès*. En 1997, cette stratégie nous a permis d'établir les assises d'un service ferroviaire viable, et de donner à VIA Rail les moyens de faire son entrée dans le 21<sup>e</sup> siècle.

## FAVORISER LA CROISSANCE

*Du Service au Succès* présente une vision simple et claire de notre avenir : VIA doit devenir la meilleure société de transport de voyageurs au Canada. Cette stratégie va plus loin; elle énonce des buts précis par lesquels cette vision se traduira en actions. Concrètement, le plan stratégique impose à VIA les objectifs suivants : avoir un taux d'accroissement de l'achalandage supérieur à celui du marché; satisfaire sa clientèle mieux que tout autre mode de transport de voyageurs; continuer à réduire sa dépendance vis-à-vis du financement de l'Etat en augmentant ses

coentreprises avec le secteur privé.

Nous croyons que, dans des conditions appropriées, VIA peut obtenir les investissements indispensables à son expansion en formant de nouveaux partenariats et des infrastructures au cours des prochaines années. Nous pourrions également besoin de l'assurance que, malgré la rationalisation des réseaux du CN et du CP, VIA pourra continuer à utiliser leurs voies à des tarifs raisonnables. Sans une accessibilité raisonnable aux voies, rien de tout ceci n'est possible sans d'importants changements au contexte législatif et politique dans lequel VIA exerce ses activités. La nature de ces changements fera l'objet de discussions animées lorsque le gouvernement procédera à l'examen de l'avenir du transport au Canada.

## L'AUTOSUFFISANCE À NOTRE PORTEE

de les dépasser.

En 1997, nous avons poursuivi les mêmes buts, confiants dans nos capacités de les atteindre et même

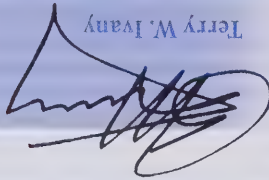
recettes et en comprimant ses coûts; assurer le succès de son personnel par une formation accrue et des communications efficaces; viser continuellement à éliminer les accidents et les blessures.



Brockville, et conçu un système de réservation innovateur sur Internet. Nous avons établi de nouveaux partenariats avec Second Cup, Amtrak, des chaînes hôtelières et des agences de location d'automobiles, ainsi qu'avec des Chambres de commerce et des groupes de gens d'affaires de l'ensemble du Canada.

En 1997, nous avons construit les assises de cette croissance et nous avons commencé à ériger les piliers qui supporteront notre expansion future. Nous sommes prêts à aller plus loin – en tant qu'organisation innovatrice, efficace et orientée vers le client, fidèle à sa mission d'offrir les meilleurs services voyageurs au Canada.

Le président-directeur général,

  
Terry W. Ivany

Pour ce qui est de l'avenir, nous sommes prêts à répondre à n'importe quel scénario, dans la mesure où ce scénario repose sur des services de qualité supérieure dans un réseau national et sur la croissance du rail voyageurs.



Des membres de l'équipe de la haute direction de VIA, de gauche à droite : Paul Côté, vice-président, Affaires publiques et Ressources humaines ; Roger Paquette, vice-président, Planification et Finances, et trésorier ; John Margison, vice-président, Maintenance du matériel roulant ; Christina Keon Sirsly, vice-président, Marketing et Informatique ; Michael Gushue, vice-président, Services à la clientèle ; et Richard McConnell, vice-président, Éducation et Amélioration organisationnelle.

# Message du président-directeur général

En 1997, VIA Rail a poursuivi une stratégie commer-

ciale claire et ciblée : maximiser son efficacité, créer de la plus-value pour ses clients et profiter de toutes les occasions de croissance. Nous avons adopté une approche propre au

secteur privé pour gérer une entreprise publique, nous efforçant d'offrir les meilleurs services voyageurs au Canada.

L'achalandage a connu sa plus forte progression

depuis des années. Nous avons réduit nos coûts d'exploita-

tion de 3 millions de dollars et augmenté nos recettes-

voyageurs de 11 millions par rapport à l'exercice précédent. Le financement de l'exploitation est tombé à 196 millions

de dollars – ce qui représente une amélioration de 41 pour 100 par rapport à 1992. Pour la première fois de son

histoire, VIA a réussi à exploiter un réseau de transport de voyageurs national en demeurant sous le seuil des

200 millions de dollars.

De tels résultats, lorsqu'ils se reproduisent année après

année, répondent à la question que soulève l'avenir de VIA. C'est évidemment, les services ferroviaires voyageurs peu-

vent non seulement survivre, mais devenir une composante vitale et prospère du réseau de transport du Canada. Ils ont

même un rôle décisif à jouer dans ce marché.

La question la plus pressante aujourd'hui n'est pas de

savoir si VIA va continuer à se développer, mais comment elle le fera, compte tenu des défis et des possibilités qui nous

attendent. Une croissance durable exigera de profondes modifications aux méthodes de financement et d'exploita-

tion des services ferroviaires voyageurs au Canada. Le statu quo est inacceptable, parce qu'il n'est pas

viable. Si nous n'investissons pas dans l'avenir de VIA, on assistera au lent déclin du rail voyageurs entraîné par la

hausse des dépenses en capital et des frais de maintenance due au vieillissement du matériel et des infrastructures.

Nous serons alors incapables de financer l'achat de nouveau matériel, d'attirer une nouvelle clientèle ou de répondre à

l'évolution du marché. Nous ne pouvons espérer obtenir les fonds nécessaires

à notre financement simplement en réduisant nos coûts. Même s'il est toujours possible de gérer plus efficacement nos dépenses, il est peu probable que nous puissions mettre

en place d'importantes mesures d'économie dans un proche

qualité de nos services.

Si les mesures d'économie ne sont pas la solution,

la croissance constitue la seule option viable. Les perspecti-

ves de croissance sont considérables. L'augmentation de l'achalandage témoigne d'une demande pour des services

voyageurs efficaces et fiables, et VIA a la capacité d'y répon-

dre. Lorsqu'on considère l'avenir des transports au Canada – et les coûts élevés de la modernisation des infrastructures

routières et aériennes –, il est clair que le train sera appelé à

jouer un rôle de premier plan dans les prochaines années.

Mais VIA ne sera pas en mesure de remplir ce rôle ni

de profiter des occasions de croissance à moins que – en tant

que pays – nous choisissons de porter un regard nouveau

sur les services ferroviaires voyageurs. Pour se développer,

VIA Rail a besoin d'un mandat clair, d'un contexte juridique

et commercial approprié, d'une accessibilité raisonnable aux

infrastructures ferroviaires et à des capitaux du secteur privé

pour financer l'achat de matériel roulant.

VIA se trouve à un tournant de son histoire; tous les

experts du gouvernement et du secteur s'entendent sur ce

point. Il est certain qu'en 1998, nous assisterons à d'import-

ants débats publics sur l'avenir du rail voyageurs. Nous

devons explorer de nouvelles options et proposer une

nouvelle vision pour le futur.

VIA Rail est en faveur de ces débats et nous y contri-

buons en suggérant notre propre scénario axé sur la

croissance et une autosuffisance accrue. Nous envisageons

des services ferroviaires voyageurs desservant notre pays

d'un océan à l'autre et demeurant fidèlement dans les mains

des Canadiens. Nous envisageons une société avec de

meilleurs produits, du nouveau matériel roulant, des gares

plus modernes, plus de fréquences et des services express

sans qu'il en coûte plus cher au contribuable.

Les initiatives prises en 1997 illustrent le type de pensée

créatrice sur laquelle nous devons nous appuyer. De

nouvelles fréquences desservent Kingston et Ottawa, nous

avons inauguré des gares intermodales à Cobourg et



Les initiatives adoptées en 1997 nous indiquent la voie à suivre. Elles reflètent le professionnalisme et le dévouement de chacun de mes collègues à VIA Rail.

Notre personnel de bord nous a donné une preuve éclatante de son professionnalisme et de son dévouement lors du tragique accident qui s'est produit près de Biggar (Saskatchewan), en septembre dernier. Certains n'ont pas hésité à prendre des risques pour venir en aide aux blessés. Tous les employés de VIA ont été profondément attirés par ce drame et sont déterminés à prendre tous les moyens pour éviter qu'un tel accident se reproduise.

Le conseil d'administration et notre actionnaire, le gouvernement du Canada, nous ont apporté leur précieux soutien et leurs encouragements pendant tout l'exercice. Cet appui continuera d'être essentiel pour que VIA puisse aller de l'avant, bien décidée à se démarquer par ses innovations.

Nos résultats en 1997 prouvent la qualité de cette approche. Ils témoignent du succès et du potentiel de VIA, une société régentée qui vise à offrir aux Canadiens des services de transport de voyageurs modernes et efficaces.

Le président du Conseil,

Marc LeFrançois

Pour VIA, la fin de 1996 a été marquée par le dynamisme et la croissance, et par la volonté de tirer profit de cet esprit nouveau pour aider le rail voyageurs au Canada à prendre le virage du 21<sup>e</sup> siècle. En 1997, nous avons poursuivi dans la même voie. La croissance ne s'est pas démentie et la société a enregistré la plus forte augmentation de sa clientèle depuis des années, ainsi qu'une amélioration de ses résultats pour la cinquième année consécutive. De plus, nous avons défini de nouvelles façons de gérer et de faire prospérer le rail voyageurs dont bénéficiaient tous les Canadiens.

En fait, VIA se trouve aujourd'hui à une croisée des chemins. Il y a quelques années, elle a été mise au défi de s'adapter à des objectifs de financement considérablement réduits. Nous avons décidé de relever ce défi sans toucher à nos services, mais plutôt en nous attaquant aux coûts superflus. Nous avons travaillé à améliorer la qualité et la performance de notre réseau. Nous nous sommes aussi résolument employés à offrir à nos clients des services de qualité, pertinents et profitables qui, non seulement répondent à leurs attentes, mais les dépassent.

En 1997, nous avons de nouveau atteint nos cibles. Nous avons réussi à faire de VIA Rail un service de transport de voyageurs économique et d'excellente qualité. Il s'agit maintenant d'aller plus loin – et de faire en sorte que VIA Rail fasse son entrée dans le nouveau millénaire en tant que service ferroviaire voyageurs en route vers l'autosuffisance.

Autrefois un rêve impossible, l'autosuffisance est maintenant à notre portée. Nous savons que le rail voyageurs aura un rôle important à jouer dans un réseau de transport national viable sur le plan économique et environnemental. Après avoir reconnu comme indiscutables les succès et le potentiel de VIA, le gouvernement du Canada nous a demandé de lui présenter notre vision du rail voyageurs et de la place qu'il devrait occuper dans le réseau de transport du 21<sup>e</sup> siècle.



# Message du président du Conseil



(Depuis la gauche) : Terry W. Ivany,  
président-directeur général et  
Marc LeFrançois, président du Conseil.

# L'année en chiffres

Les indicateurs financiers clés de même que les statistiques d'exploitation résument le rendement de l'année.

INDICATEURS FINANCIERS CLÉS						(en millions de dollars)
1997	1996	1995	1994	1993		
386,5	389,8	397,3	438,5	485,1	Charges en trésorerie*	
190,5	184,5	175,0	176,4	164,2	Produits d'exploitation	
196,0	205,3	222,3	262,1	320,9	Charges en trésorerie	
16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	Dépenses en immobilisation	
16,3	19,2	33,5	30,8	15,3	Frais de réorganisation	
228,7	245,2	295,4	318,2	348,0	Total du financement de l'Etat	
Financement de l'Etat pour :						
49,3	47,3	44,0	40,2	33,8	Ratio des produits aux charges en trésorerie (%)*	
3 765	3 666	3 597	3 586	3 570	Voyageurs (en milliers)	
884	892	859	834	820	Voyageurs-milles (en millions)	
24,0	25,2	29,8	35,1	41,0	Financement public de l'exploitation par voyageur-mille (en cents)	
6 482	6 472	6 219	6 524	6 515	Trains-milles parcourus (en milliers)	
41 242	40 491	37 100	36 351	35 861	Voitures-milles parcourus (en milliers)	
58	59	61	60	59	Coefficient d'occupation moyen (%)	
136	138	138	128	126	Nombre moyen de voyageurs-milles par train	
84	84	86	87	90	Ponctualité (%)	
2 969	3 000	3 178	3 718	4 131	Nombre d'employés à la fin de l'exercice	

\* Les charges en trésorerie excluent les amortissements des immobilisations et les frais de réorganisation.

Annuaire de la société

Notes afférentes aux états financiers

Etats financiers

Rapport des vérificateurs

Rapport de la direction

VIA Rail : une société renouvelée

Amélioration de la sécurité

Les gens de VIA

Services à la clientèle

Objectifs financiers

Croissance

Coup d'oeil sur l'avenir

VIA Rail en 1997

Message du président-directeur général

Message du président du Conseil

Table des matières

L'Honorable David Collette, C.P., député  
Ministre des Transports  
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi  
sur la gestion des finances publiques, je suis  
heureux de vous présenter le rapport annuel  
de VIA Rail Canada Inc. pour l'exercice  
prenant fin le 31 décembre 1997.

Le président du Conseil,



Marc LeFrançois

VIA Rail Canada Inc. est le transporteur  
ferrroviaire national de voyageurs au  
Canada. En 1997, avec approximativement  
5 000 employés, nous avons assuré le service  
de 429 trains par semaine et desservi plus  
de 400 localités dans l'ensemble du pays.  
Nous avons transporté 3,8 millions de  
voyageurs, ce qui a généré des produits  
d'exploitation qui se sont élevés au total  
à 190,5 millions de dollars.

VIA est responsable envers le Parlement par  
l'intermédiaire du ministre des Transports.



VIA Rail Canada



RAPPORT ANNUEL 1997





CA1  
VR  
- A56



# 1 9 9 8 A N N U A L R E P O R T



# VIA Rail Canada

- ▶ Canada's national passenger rail service – serving all regions of Canada from the Atlantic to the Pacific coasts, and from the Great Lakes to Hudson Bay.
- ▶ One of the safest, most efficient, most reliable and most environmentally responsible modes of transportation available.
- ▶ 451 trains weekly travelling to 450 Canadian communities.
- ▶ 3,000 employees and over 3.6 million passengers.
- ▶ Close to 900 million passenger miles on 14,000 kilometres of track.
- ▶ Important to Canada's economy, contributing about \$1.8 billion annually to Canada's gross domestic product.

## In Western Canada

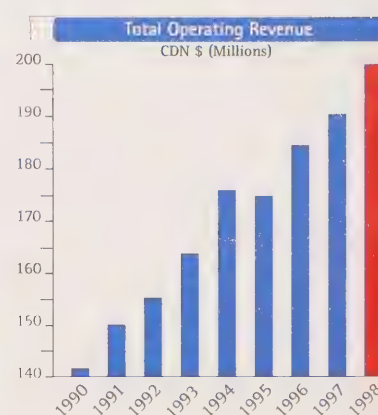
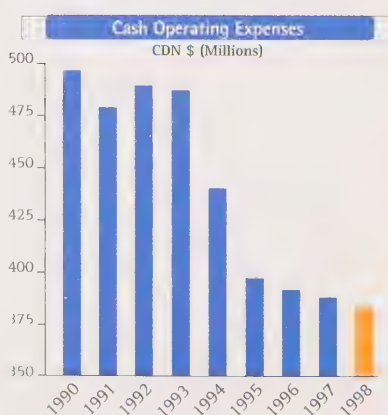
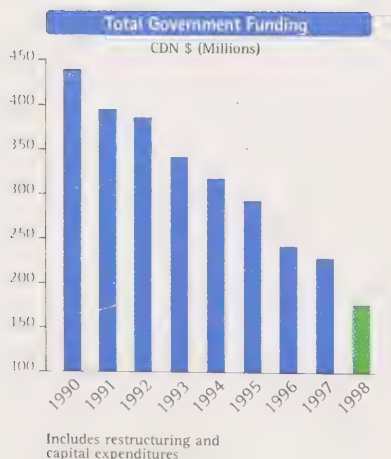
VIA's legendary Western transcontinental service caters mainly to domestic and foreign tourism markets. The *Canadian*, a long-distance train running thrice-weekly between Toronto and Vancouver, has been chosen as one of the top five "Great Journeys of the World" by *National Geographic*.

## In the Quebec City-Windsor Corridor

Our sleek, modern trains travel throughout the Quebec City-Windsor Corridor at speeds of over 160km/h, providing intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown between Canada's largest business centres. *VIA 1* service offers first-class amenities, as well as a roomy, hassle-free environment allowing business travellers to work or relax.

## In Atlantic Canada

The *Ocean* runs six times a week between Montreal and Halifax, offering travellers first-class amenities with VIA's award-winning *Easterly* service. The *Chaleur* makes three trips each week through the scenic Gaspé Peninsula from Montreal to Gaspé.





# is:

## MANAGING THE BUSINESS OF PASSENGER RAIL

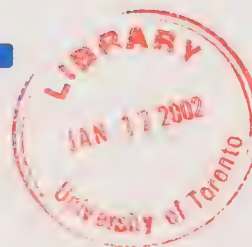
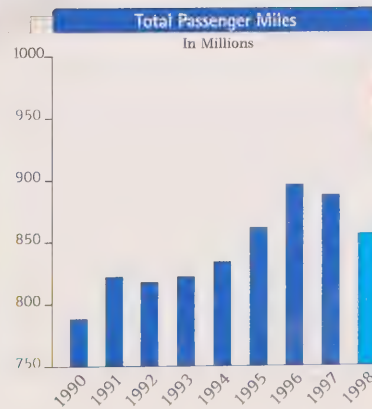
No passenger rail service in the world – indeed, no public, mass transportation service of any kind – operates without some form of government subsidy. However, VIA Rail Canada is determined to minimize the need for operating funding by reducing costs, and maximizing revenues.

### Since 1990, we have:

- ▶ Reduced administration costs by 66 percent.
- ▶ Cut operating costs by 22 percent.
- ▶ Increased revenues by 40 percent.
- ▶ Increased passenger-miles from 785 million to 856 million.
- ▶ Closed the gap between revenues and costs, achieving a 52 percent revenue to cost ratio – up from 29 percent in 1990.
- ▶ Reduced our annual government funding by \$263 million, a total reduction of 60 percent in eight years.

VIA achieved these results without sacrificing a single part of the passenger rail network, and without compromising quality of service.

In fact, VIA is operating more trains, at a higher level of quality, than at the beginning of the 1990s.



The Honourable  
David Collenette, P.C., M.P.  
Minister of Transport  
Ottawa

Dear Minister,

In accordance with the provisions of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s annual report for the year ending December 31, 1998.

MARC LEFRANÇOIS  
Chairman of the Board

### TABLE OF CONTENTS

Chairman's Message	2
President's Message	3
Staying Focused	5
Sound Management	6
Innovative People	8
Focus on Safety	10
The Future	12
The Year at a Glance	13
Corporate Directory	14
Management Report	15
Auditors' Report	16
Financial Statements	17
Notes to Financial Statements	20
Key Financial Indicators and Operating Statistics	43

# Chairman's Message



As Canada enters the last year of this century, VIA Rail Canada is ready to move into the new millennium and into a new era for passenger rail in this country.

In 1998, VIA met the challenge taken on in 1990, following the government's announcement of a series of permanent funding reductions as part of the overall drive to reduce the federal deficit. VIA has maintained and improved Canada's national passenger rail service, while eliminating \$263 million from its annual funding level – a reduction of 60 percent over eight years. It did so without any cutbacks to train services. In fact, VIA is running more trains now than in 1990 with a quality of service that is significantly improved.

VIA achieved these remarkable results by focusing on the fundamentals of operating passenger rail as a business. Sound financial management, productivity initiatives, and operating economies reduced costs. Improved service, and a clear focus on customer satisfaction, generated solid revenue growth. Strategic partnerships with the private sector have helped VIA to provide innovative, high quality products that respond to the needs of Canadian travellers and the imperatives of public funding.

In the process, VIA has transformed itself into a lean, efficient corporation, profoundly insightful about the business of passenger rail and able to apply that knowledge quickly and creatively in a fast-changing marketplace.

Our track record is clear. The people of VIA Rail Canada can be proud of the financial and operational results they have achieved.

Perhaps their greatest achievement is that they have demonstrated the potential of passenger rail when it is managed well. It is now possible for Canada to seriously consider the role that passenger rail may play in the future.

VIA's shareholder, the Government of Canada, has recognized VIA's excellent performance, and the expertise at VIA that drives such excellence. It has responded with a commitment to passenger rail, and the stable, long-term funding that will help take passenger rail into the next century. It has acknowledged the barriers to passenger rail's growth and has confirmed its resolve to develop solutions to overcome them.

To this end, VIA is working in concert with the government to develop a long-term strategic plan for Canada's national passenger rail service. The support and encouragement of our Board of Directors, which has contributed so much to the transformation of VIA Rail during the nineties, will be invaluable during the process of charting passenger rail's future.

Let there be no doubt. Passenger rail has a place in Canada's future. And there can be no question about the solid management expertise at VIA Rail that has made this possible.

Once the barriers holding back growth are removed – once the tremendous potential of passenger rail can flourish freely – that expertise is capable of carrying Canadians into the new century with one of the most modern, most efficient and most innovative passenger rail services in the world.

A handwritten signature in dark ink, reading "Marc LeFrançois". The signature is stylized with a large, flowing "M" and "L".

MARC LEFRANÇOIS  
*Chairman of the Board*



When I joined VIA Rail Canada this year, I had already heard about the “VIA Miracle” – the story of how this corporation has quietly transformed passenger rail transportation and become a model of responsible, efficient management in the public sector. It didn’t take long to discover the secret behind this miracle: the people of VIA Rail Canada.

Throughout my career, in both government and the passenger transportation sector, I have never met a team of people more dedicated, more professional, more passionate about their work. VIA’s people believe in passenger rail. They know the business of passenger rail. Day in and day out, they are determined to make it work. And it is this determination that has created the VIA story, a story of success beyond all expectations.

We added another chapter to that story in 1998. The year started off with a major challenge – the January ice storm that shut down the country east of Toronto and disrupted train services. That storm, followed by mild winter conditions across Canada, was responsible for an unexpected loss of revenue, and disappointing results for the first quarter. Despite this challenge, VIA was able to stay on track, to stay focused, and achieve yet another year of significant reductions to government funding.

We increased overall revenues by five percent for the year. And we continued to narrow the gap between revenues and costs. By the end of 1998, VIA’s revenue-to-cost ratio reached 52 percent, an impressive six-percent gain over 1997.

While we managed to continue VIA’s success, it also became increasingly clear that our ability to do so in the future will be severely limited without significant changes in the way that passenger rail services are funded and delivered in Canada. For example, the need to invest in our equipment and infrastructure is paramount. If we are unable to do so, performance will decline, and maintenance costs will start to rise dramatically. Inevitably, we will lose customers, as our ability to provide a consistent, high quality service is compromised.

Fortunately, 1998 also marked a major breakthrough towards building a more secure foundation for the future of passenger rail and, by extension, all public transportation in Canada. At the request of the Honourable David Collenette, Minister of Transport, the Parliamentary Standing Committee on Transport completed a thorough review of passenger rail. In its report, the committee called for the revitalization of passenger rail, including more innovative, flexible ways to finance VIA’s equipment and services. →



# President's Message

The government agrees. VIA is now working in unison with the Minister of Transport to develop a comprehensive, long-term strategic plan for passenger rail in Canada. This plan will address the key issues that need to be resolved, such as the need for stable funding, improved access to the tracks VIA shares with the freight railways, and more creative partnerships with the private sector in delivering quality service to Canadian travellers. I am confident that these issues can be resolved, so that passenger rail will not only survive, but grow, to meet the integrated transportation needs of Canadians in the 21st century.

In the meantime, VIA's immediate priority is to stay focused on the fundamentals of managing passenger rail – running a safe operation, enhancing our financial performance, and identifying opportunities for growth in 1999.

We will consolidate our ridership and revenue gains by continuing to improve the quality of our service. We will continue to look for ways to reduce costs. We will promote growth aggressively in key markets, especially business travel in the Corridor and domestic and international tourism on the eastern and western transcontinental services. We will pursue new business opportunities, such as providing a direct rail link to the Dorval air terminal in partnership with Aéroports de Montréal. We will continue to refine our new reservation system offering advance seat selection for coach travellers, and we will modernize VIA's call centres, ensuring the most efficient possible response to customers. And, as always, we will do this while maintaining safety as our corporate priority.

On all of our services – economy class and *VIA 1* in the Corridor, and our *Easterly* and *Silver and Blue* long distance services – we will continue to concentrate on delighting our customers with the high quality service people expect from VIA.

The year ahead promises to be a good one for passenger rail. The new century promises to be even better. We enter the new millennium with a solid, world-class track record, and a commitment to revitalize the very foundations of passenger rail for the future.

The people of VIA Rail Canada are ready. If we unleash their passion – the passion that has kept the train a vital, vibrant service in Canada – passenger rail will carry Canadians into the next century at full speed, achieving its full potential as a safe, modern, environmentally friendly and efficient answer to the transportation needs of the future.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Rod Morrison". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

ROD MORRISON

*President and Chief Executive Officer*



# Staying

VIA entered 1998 knowing that it would be one of the most challenging years in our drive to become the best passenger transportation company in Canada.

- ▶ We had to reduce our total funding requirement by another \$50 million, in order to bring our funding down to \$178 million. This was one of the biggest single-year reductions yet since 1990.
- ▶ We started the year in the midst of critical labour negotiations to modernize collective agreements and working arrangements, including the implementation of our *New Era Passenger Operations* project. This initiative would fundamentally change the way trains had been staffed and operated for the past one hundred years.

## Operating passenger rail as a business.

- ▶ As a comprehensive review of train safety neared completion, we prepared to make changes in equipment, safety procedures and training to ensure that passenger rail continues to be the safest mode of transport available.

We were also looking beyond 1998 to the future. Achieving the funding reduction targets set in 1990 and establishing VIA Rail as a viable, competitive player in the marketplace was just the first step towards revitalizing passenger rail in Canada. Early in the year, the Minister of Transport asked the Parliamentary Standing Committee on Transport to help map out the next step: developing a long-term strategic plan to take passenger rail into the next century.

VIA participated in the Committee's consultations, and worked with the government following the Committee's report to articulate a practical vision for the future of passenger rail. At the same time, we stayed focused on the immediate challenges of 1998. We met those challenges by doing what we do best: managing the fundamentals of passenger rail as a business; giving our people the tools and resources they need to do their job well; making sure that every single customer can count on the safety, reliability and quality of service on our trains.



### WEATHERING THE UNEXPECTED

*The year started out with a challenge no one anticipated – the worst ice storm in Canada's history, shutting down all train operations east of Toronto in January.*

*The disruption to train services had a negative impact on VIA's revenues. The loss was partly offset by increased ridership in September due to the Air Canada strike but we were unable to fully recover.*

*This, coupled with a delay in the implementation of productivity initiatives, made it difficult for VIA to stay within its initial 1998 funding requirements without reallocating internal funds.*

*Even at that, government funding was \$50 million less than in 1997 while VIA's total budget requirements were lower by \$16.8 million.*



# Focused



#### VIA PRÉFÉRENCE

*We introduced our frequent user program – VIA*

*Préférence – in July 1996.*

*By the end of 1998, the*

*program had attracted*

*more than 200,000*

*members. Program partners*

*include the Delta, Novotel*

*and Radisson hotel chains,*

*Hertz Rent-a-Car, and Bell*

*Canada. The objective of*

*the program – increasing*

*ridership and revenue by*

*attracting and retaining*

*loyal customers – is on*

*course, with each member*

*averaging seven trips*

*aboard VIA trains.*

*Many members make*

*over 40 trips.*

#### BETTER SCHEDULES

*In June, we adjusted our*

*schedules in Southwestern*

*Ontario to provide more*

*convenient morning arrivals*

*and evening departures at*

*Toronto. As a result, we*

*were able to adopt a shorter*

*routing for our daily*

*Toronto-Sarnia trains,*

*saving travellers one hour*

*in trip time. We also began*

*work to upgrade*

*interchange facilities in*

*Smiths Falls, Ontario,*

*which will reduce trip*

*times between Ottawa*

*and Brockville.*

# Sound

Our success in transforming VIA Rail into an efficient, commercially viable passenger transportation company is based on fundamentals: sound financial management, reducing and controlling costs, and pursuing every opportunity to generate increased revenues. In 1998, this focus on fundamentals continued.

## Controlling Costs

We initiated a wide range of cost-saving measures this past year which will have a positive impact well into the future. More efficient purchasing practices, coupled with lower prices and reduced consumption as a result of service disruptions caused by the ice storm, lessened fuel costs significantly. Careful monitoring of train delays has, in addition to focusing attention on improving performance, reduced overcharges for track access. Improved on-time performance in the West resulted in lower costs for late trains. Better crew planning helped reduce costs through increased productivity.

Equipment maintenance expenses also declined, largely as a result of the launch of *Formula 6*, a program aimed at reducing costs and increasing revenues in VIA's maintenance centres. These facilities are "open for business" and, in 1999, VIA plans to take on more outside work and increase revenues – by marketing its equipment expertise more aggressively and by optimizing plant capacity.

The negotiation of new national collective agreements in July reinforced VIA's success, since 1993, in streamlining operating crew

In 1998, we added another chapter to the VIA success story.

duties, modernizing methods of pay, and enhancing training. The new agreements reached in 1998 will produce annual cost savings in excess of \$15 million, while improving customer service on board our trains.

## Better Trains...

The three-year LRC car paint and repair program concluded this year not only helped to reduce costs, but provided our customers with modern, more comfortable transportation in the Corridor. We improved service and amenities, with significant enhancements to both our economy and *VIA 1* class service. *VIA 1* cars now have electrical outlets for passengers, and a more flexible seating configuration, to enhance productivity for business travellers. For economy class travellers, phones have been installed in all Corridor cars and long distance trains feature better lighting, pillows and blankets offered on-board and at-seat food service.

# Man





### Better Stations...

Work on major upgrades to our station facilities progressed throughout 1998. In August, renovations were completed at Montreal's Central Station to consolidate all VIA passenger services, including new baggage handling and ticketing facilities. We opened a new, modern station in Edmonton near the municipal airport, providing better access for passengers and greater visibility for VIA Rail. With the closing of the rail line at Lévis, we upgraded our station at Charny for its new role as our single station on the south shore of Quebec City.

Significant improvements in ticketing and baggage facilities at the Dorval station were completed in time for opening early in 1999. VIA also acquired property in London, the first step towards a major redevelopment project for which VIA will be seeking development partners.

### Better Call Centres...

A comprehensive review of our telephone service operations, launched in 1997, continued in 1998. Designed to ensure that VIA's Call

Centres are equal to the best in the business, the review has already produced new performance standards and management procedures aimed at improving service and increasing revenues generated through telephone sales. A second phase of the review will address hours of operation, call treatment and automation, and the development of new technologies such as new interactive voice response systems.

### Better Reservations...

VIA Rail has been a leading innovator in handling reservations. We were the first ground transportation company to offer reservations through the airline systems used by travel agents. VIA's Internet site was the first by a railway company in the world to offer self-booking through a direct interface with the main reservation system. This feature will be revamped to make it compatible with VIA's new reservation system. We are also offering passengers located outside major centres more access to ticketing by mail.



### A NEW FARE STRUCTURE...

We adjusted off-peak pricing in the spring of 1998, to increase revenue in markets where train capacity is at a premium. The maximum individual adult fare discount dropped from 40 percent to 25 percent one way or 35 percent round trip in the Quebec City - Windsor Corridor, and outside the summer peak season on eastern and western services. Seniors, youth and student fare plans continue to offer an additional 10 percent discount on VIA's best available fares.

### INTRODUCING VIAnet

In October, we replaced our aging reservation system with VIAnet, a new, state-of-the-art, more user-friendly system that simplifies access by travel agents, provides full reservations and the potential for seat selection for all classes of service, and provides enhanced features for inventory and yield management.

agement



**PARTNERSHIP MARKETING**  
*VIA continued its success in partnership marketing throughout 1998.*

- *In partnership with Amtrak in the U.S., VIA now markets the first North American rail pass, valid for travel throughout Canada and the United States.*

- *The Rediscover Canada with VIA Rail Sweepstakes, in partnership with Home Hardware and the Canadian Tourism Commission, helped us attract new customers through the hardware chain's 950 retail stores across Canada.*

- *Our third year of partnerships with some 60 Chambers of Commerce and Boards of Trade throughout the Corridor helped stimulate ridership from local small businesses and developed a greater awareness of VIA's role in local communities.*

# Innovative

The people of VIA Rail are the key to our success in revitalizing passenger rail. Efforts to reduce costs, increase revenues, and provide customers with the highest quality of service would be futile without the committed effort of a dedicated, highly professional team determined to make VIA Rail the best in the business.

As a team, we strive to create an environment where that commitment can flourish, where innovation is rewarded, and every employee is given the support, training and encouragement needed to help VIA achieve its goals.

Dedicated, professional, passionate. VIA's people know the business of passenger rail.







Since 1993, VIA has worked with its unions to modernize outdated collective agreements. Significant cost savings have been achieved through the merger of shopcraft unions, changing the method of pay for running trade employees from a mileage to an hourly basis, rationalizing customer service staff and reducing the number of employees eligible to receive employment security. Further progress was made in 1998, with the year's round of negotiations being completed in record time. Agreements in 1998 ensured greater flexibility when introducing operational changes by including, for the first time, a cap on employment security payments.

### New Era Passenger Operations

The main focus of negotiations, however, was the implementation of the *New Era Passenger Operations* initiative (NEPO). This project

represents a milestone in the history of Canadian passenger rail, fundamentally changing the way trains have been crewed for more than 100 years.

Under NEPO, we have merged the conductor and assistant conductor positions with the locomotive engineer position. All customer-contact responsibilities are now assigned to on-train services staff, who are under the supervision of a single customer service manager for each train. Our trains are now staffed by fully integrated teams, dedicated solely to giving our customers high quality service from start to finish.

An additional 81 Service Manager positions provide the focus for new team-building efforts to improve service planning and delivery.

VIA will realize savings of \$15 million annually as a result of NEPO.

### Building New Skills

Training was a major focus for VIA throughout 1998. As a result of major initiatives during the year, 2,000 front-line employees received training to ensure that they had the right skills to take on new tasks.

All on-train staff received training to prepare for their new responsibilities under NEPO. With the introduction of the new VIAnet reservation system, 643 customer contact personnel were trained to take advantage of the new system's capabilities. Five weeks of entry-level training was offered to 160 new recruits, while 200 car inspectors and locomotive engineers received technical certification training.

Training focused on improving customer service continues to be a priority. VIA's *Achieving Excellence in Customer Service* (AECS) program, a two-day workshop, was reinforced in 1998 by a follow up program called *Keeping the Skills Alive* (KSA). As part of the NEPO transition, all train operating and on-train employees completed between two and eleven days of training on their new duties and emergency response procedures.



### FORMULA 6 FUELING OUR FINANCIAL SUCCESS

In March, Equipment Maintenance staff launched Formula 6, a two-year program aimed at reducing costs and increasing revenue. The program has generated a wide range of initiatives such as recycling of materials, measures to reduce energy consumption, more efficient inspection and maintenance scheduling, and streamlining maintenance and service practices. In addition, Formula 6 has identified new revenue-generating opportunities to maximize the return on labour and plant facilities.

By the end of the year, Formula 6 had surpassed its 1998 target of \$3 million, delivering a remarkable \$3.2 million in cost savings and increased revenues.

People



## MANAGING SAFETY AND THE ENVIRONMENT

*To continue its emphasis on optimizing the safety of its operations, VIA began work on a comprehensive safety management system last March that it plans to have in place before the end of 1999.*

*Such programs may soon become a legal requirement for all railways, likely by the fall of 2001, following proposed amendments to the Railway Safety Act tabled by the federal government in 1998.*

*VIA is also developing a corporate environmental management system that it expects to launch in 1999.*

## As always, we will maintain safety as our corporate priority.

Following the Biggar, Saskatchewan, derailment in September 1997, VIA contracted two of the world's foremost rail safety experts to conduct a full review of safety at VIA. Their report in March 1998, along with interim recommendations from the Transportation Safety Board and the Board's final report in September, provided confirmation of our safety values in all aspects of our operations.

To sustain our emphasis on safety, we have created a new senior-level Director of Safety, Health and Environment position reporting to the President, to ensure that safety issues continue to be identified and addressed as a corporate priority. We have also established an Executive Safety Council and, in partnership with our unions, a National Safety Council which allows employees to take part in guaranteeing safety for our customers and for the people who work for VIA Rail.

A review of emergency handling procedures and equipment has been completed. Most train cars are fitted with multi-trauma kits. Emergency lighting systems that meet a very high safety standard and safety and emergency signs are in place on our trains.

In addition, axle bearing temperature detection and cab warning systems are installed on over 90 percent of VIA locomotives with the remainder to be completed in 1999. An air-only

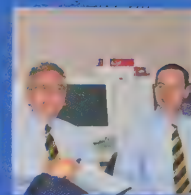
braking system has also been installed on all LRC cars, providing an above-standard margin of safety for higher-speed operations in the Quebec City - Windsor corridor.

## Training for Safety

All on-board staff have continued emergency response training, included as part of the NEPO training program. In addition, Qualified Technical Trainer positions to support classroom training for all locomotive engineers are in place. This training includes a comprehensive core syllabus covering safety procedures, technical and mechanical features of VIA's equipment, and operating rules and radio communications. Certification procedures ensure that all engineers are qualified and familiar with all aspects of their operations.







#### VIA AND Y2K

VIA, like every corporation, depends on computers in every aspect of operations. We launched our Year 2000 compliance project in the Spring of 1996, and we are on track to ensure compliance on time.

It is a major undertaking, involving 90 mainframe, desktop and communication software applications, 570 desktop computers, 46 servers, telephone switches and a host of embedded systems.

Ensuring Y2K compliance also gives us an opportunity to upgrade and standardize our technology throughout the corporation. We expect to have completed testing and guaranteed compliance by the end of the third quarter of 1999.

These procedures include recurring 10-day retraining courses every three years.

VIA is also preparing to meet a number of certifications from the International Standards Organization (ISO). Beginning with the Equipment Maintenance department, we will seek ISO 9000 certification by developing quality standards, principles of process management and control, and regular compliance testing. The application of ISO quality standards is a continuing independent measure against which VIA's safety policies and standards can be

evaluated, showing through objective, unbiased means that VIA remains among the safest passenger railways in the world. As part of our corporate environmental program, we are also applying ISO 14000 standards to all environmental management activities within Equipment Maintenance. By applying these standards to such activities as recycling materials and handling toxic substances, we are committed to ensuring that passenger rail remains the most environmentally responsible transportation option for travellers in Canada.

on Safety



#### IMPROVING OUR PRODUCT

While reducing costs is important, it is only part of the challenge at VIA. It goes hand in hand with efforts to increase revenues by continually improving our product and enhancing the quality of our service and getting more people on our trains.

## The

### VIA is ready to move into a new era for passenger rail.

VIA is preparing to take Canada's passenger rail service into the next century. In response to the Standing Committee on Transport's recommendations for the revitalization of passenger rail, we are working with the government to develop a long-term strategic plan for the future. This plan should be in place by the end of 1999.

It is likely to change, fundamentally, the way passenger rail is funded and delivered in Canada. The Minister of Transport has indicated that the government is ready to explore new, innovative ideas such as different ways to partner with the private sector in order to ensure that passenger rail will grow and prosper to meet the needs of Canadians.

These are exciting times for VIA. We are eager to do all we can to move passenger rail forward.

In the meantime, we will concentrate on the strategy that has already transformed the corporation into a viable, commercially focused organization managing the fundamentals of passenger rail as a business. In 1999, this means building on what we have accomplished, and taking advantage of new business opportunities.



We will introduce new frequencies between Ottawa and Montreal early in the new year, offering same-day return passengers more options and introducing *AirConnect* service to make it simpler than ever for Ottawa-area travellers to transfer to international flights at Dorval International Airport via a simple train-airport shuttle connection.

We have already begun exploring options for providing direct service links into the airport terminal. We believe there is a real opportunity for business growth by providing such intermodal connections and that passenger rail could serve as the catalyst for a truly national, intermodal passenger transportation network.

We will be working closely with Canadian National to build a new, mutually beneficial partnership that will ensure VIA's access to CN tracks for additional trains and help us achieve the consistent on-time performance our customers demand.

In all of our activities, we will continue to seek new ways to run our business better, to improve safety, to enhance service, to reduce costs, and to maximize revenues in all of our operations. Because we know that whatever the future holds, it holds a place for a dynamic, expertly managed passenger rail service – the passenger rail service VIA Rail is determined to provide for Canadians.

## Future



# The year at a glance

These key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the corporation with 1990 representing the first year of the current passenger rail network.

## KEY FINANCIAL INDICATORS (in millions of dollars)

	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
* Cash operating expenses	382.6	386.5	389.8	397.3	438.5	485.2	487.1	478.1	493.3
Total operating revenue	200.2	190.5	184.5	175.0	176.4	164.2	155.8	150.1	142.8
Government funding for:									
** Operating expenses	167.2	196.0	205.3	222.3	262.1	321.0	331.3	328.0	350.3
** Capital expenditures	-	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1	31.5
Reorganization charges	11.2	16.3	19.2	33.5	30.8	15.3	12.9	24.7	59.7
<b>Total Government funding</b>	<b>178.4</b>	<b>228.7</b>	<b>245.2</b>	<b>295.4</b>	<b>318.2</b>	<b>348.1</b>	<b>388.9</b>	<b>392.8</b>	<b>441.5</b>

## KEY OPERATING STATISTICS

*Revenue/Cash operating expenses ratio (%)	52.3	49.3	47.3	44.0	40.2	33.8	32.0	31.4	28.9
Total passengers carried (000's)	3,646	3,765	3,666	3,597	3,586	3,570	3,601	3,633	3,536
Total passenger miles (000,000's)	856	884	892	859	834	820	817	820	785
Government operating funding per passenger mile (cents)	20.8	24.0	25.2	29.8	35.1	41.0	42.1	43.0	52.2
Train miles operated (000's)	6,325	6,482	6,472	6,219	6,524	6,515	6,483	6,247	6,365
Car miles operated (000's)	42,068	41,242	40,491	37,100	36,351	35,861	35,993	35,890	35,767
Average passenger load factor (%)	56	58	59	61	60	59	57	58	57
Average number of passenger miles per train mile	135	136	138	138	128	126	126	131	123
On-time performance (%)	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Number of employees at year-end	2,952	2,969	3,000	3,178	3,718	4,131	4,478	4,402	4,525

\* Cash operating expenses exclude amortization of properties and reorganization charges.

\*\* Asset Renewal Fund drawdown of \$33.5M including \$18.3M for capital expenditures and \$15.2M for operating expenses as disclosed in note 6 of the Financial Statements.



(seated l to r): John Marginson, Vice-President, Equipment Maintenance; J. Roger Paquette, Vice-President, Planning and Finance, and Treasurer; and Mike Greenberg, Vice-President, Procurement and Real Estate.

(standing l to r): Marc LeFrançois, Chairman of the Board; Christena Keon Sirsly, Vice-President, Marketing and Information Services; Rod Morrison, President and Chief Executive Officer; Paul Côté, Vice-President, Customer Services; Michael Gushue, Vice-President, Business Development and Corporate Affairs; and Steve Del Bosco, Vice-President, Service Delivery.

# Corporate Directory

## VIA OFFICE LOCATIONS

### *Headquarters and Québec*

2 Place Ville Marie  
Montreal, Québec  
H3B 2C9

(514) 871-6000

### *Postal address:*

P.O. Box 8116, Station A  
Montreal, Québec  
H3C 3N3

### *Atlantic*

1161 Hollis Street  
Halifax, Nova Scotia  
B3H 2P6

(902) 494-7906

### *Ontario*

65 Front Street West  
Room 222  
Toronto, Ontario  
M5J 1E6

(416) 956-7600

### *West*

104-123 Main Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3C 1A1

(204) 949-7400

1150 Station Street  
Vancouver, B.C.  
V6A 2X7

(604) 640-3700

### *Web site*

[www.viarail.ca](http://www.viarail.ca)

## Board of Directors

Michel Biron, Nicolet, Quebec  
Greg Black, Bracebridge, Ontario  
Jacqueline L. Boutet, Montreal, Quebec  
Francine Chad Smith, Regina,  
Saskatchewan  
Alan Chapple, Toronto, Ontario  
Anthony Friend, Q.C., Calgary, Alberta  
Mary Barbara Kane, Halifax, Nova Scotia  
Yvon LeBlanc, Bouctouche, New Brunswick  
Marc LeFrançois, *Chairman of the Board*,  
Montreal, Quebec  
Jeffery Lyons, Q.C., Toronto, Ontario  
Robert Matteau, Grand-Mère, Quebec  
Marlene McGraw, Brantford, Ontario  
Rod Morrison, *President and Chief  
Executive Officer*, Montreal, Quebec  
Donald Pettit, Vancouver, British Columbia

## Officers

Marc LeFrançois, *Chairman of the Board*  
Rod Morrison, *President and Chief Executive  
Officer*  
Paul Côté, *Vice-President*, Customer Services  
Steve Del Bosco, *Vice-President*, Service  
Delivery  
Mike Greenberg, *Vice-President*, Procurement  
and Real Estate  
Michael Gushue, *Vice-President*, Business  
Development and Corporate Affairs  
Christena Keon Sirsly, *Vice-President*,  
Marketing and Information Services  
Carole Mackaay, *General Counsel and  
Corporate Secretary*  
John Marginson, *Vice-President*, Equipment  
Maintenance  
J. Roger Paquette, *Vice-President*, Planning  
and Finance, and Treasurer

## Committees of the Board

### *Executive Committee*

Marc LeFrançois, *Chairman*  
Anthony Friend, Q.C.  
Robert Matteau  
Rod Morrison

### *Human Resources Committee*

Donald Pettit, *Chairman*  
Greg Black  
Francine Chad Smith  
Mary Barbara Kane  
Jeffery Lyons, Q.C.

### *Planning and Finance*

Yvon LeBlanc, *Chairman*  
Michel Biron  
Greg Black  
Jacqueline L. Boutet  
Anthony Friend, Q.C.  
Mary Barbara Kane

### *Investment Committee*

Jeffery Lyons, Q.C., *Chairman*  
Francine Chad Smith  
Alan Chapple  
Anthony Friend, Q.C.  
Yvon LeBlanc  
Robert Matteau  
Marlene McGraw

### *Audit Committee*

Anthony Friend, Q.C., *Chairman*  
Michel Biron  
Jacqueline L. Boutet  
Alan Chapple  
Robert Matteau  
Marlene McGraw  
Donald Pettit



# Management Report

Year ended December 31, 1998

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information used elsewhere in the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, general partnership, as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Raymond Chabot Grant Thornton, general partnership, have audited the Corporation's financial statements and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors, consisting solely of outside Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.



ROD MORRISON  
*President and  
Chief Executive Officer*



J. R. PAQUETTE  
*Vice-President,  
Planning and Finance,  
and Treasurer*

Montreal, Canada  
February 12, 1999

# Auditors' Report

TO THE MINISTER OF TRANSPORT

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 1998 and the statements of operations and retained earnings (deficit) and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

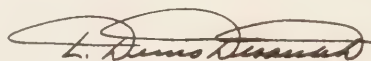
In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 1998 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied, after giving retroactive effect to the change in the method of accounting for Government funding for depreciable properties as explained in note 3 to the financial statements, on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and the regulations, the *Canada Business Corporations Act* and the by-laws of the Corporation.



RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON  
General partnership  
Chartered Accountants

Montreal, Canada  
February 12, 1999



L. DENIS DESAUTELS, FCA  
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada  
February 12, 1999



# Financial Statements

As at December 31


## BALANCE SHEET

(in thousands)

	Notes	1998	1997
<b>Current assets</b>			
Cash and term deposits		\$ 12,733	\$ 21,477
Accounts receivable		7,813	7,303
Receivable from the Government of Canada		23,678	57,265
Temporary investments	6	33,563	—
Materials		16,111	16,884
		93,898	102,929
<b>Long-term assets</b>			
Properties	5	520,255	544,484
Asset renewal fund	6	9,682	37,513
Deferred pension		—	3,173
		529,937	585,170
		<b>\$ 623,835</b>	<b>\$ 688,099</b>
<b>Current liabilities</b>			
Accounts payable and accrued liabilities		\$ 75,717	\$ 84,108
Deferred revenue		4,805	4,768
		80,522	88,876
<b>Long-term liabilities</b>			
Network restructuring and reorganization charges	9	16,029	29,088
Deferred pension	13	40,072	—
Other		5,989	7,174
		62,090	36,262
Deferred capital funding	3 and 8	499,211	540,672
<b>Shareholder's equity (deficiency)</b>			
Share capital	10	9,300	9,300
Contributed surplus	11	3,812	3,812
Retained earnings (deficit)		(31,100)	9,177
		(17,988)	22,289
		<b>\$ 623,835</b>	<b>\$ 688,099</b>

See accompanying notes to financial statements

Signed on behalf of the Board,



ANTHONY FRIEND, Q.C.  
Director and Chairman of the Audit Committee



MARC LEFRANÇOIS  
Director and Chairman of the Board

# Financial Statements

Year ended December 31

## STATEMENT OF OPERATIONS AND RETAINED EARNINGS (DEFICIT)

(in thousands)

	Notes	1998	1997
<b>Revenue</b>			
Passenger		\$ 185,861	\$ 178,917
Other		14,297	11,642
		200,158	190,559
<b>Expenses</b>			
Customer services		228,020	231,704
Equipment maintenance		75,840	82,055
Marketing and sales		28,928	27,531
Support services		35,196	30,243
General and administrative		16,101	12,079
Pension	13	43,244	(3,558)
Amortization		39,683	48,404
Reorganization charges	9	(5,538)	15,550
		461,474	444,008
Net operating loss before funding from the Government of Canada		261,316	253,449
<b>Funding from the Government of Canada</b>			
Operating funding			
from the Government of Canada		178,413	212,295
Amortization of deferred capital funding	3 and 8	41,461	50,111
Net results of operations before taxes		(41,442)	8,957
Income and federal large corporation taxes		(1,165)	3,356
Net results of operations for the year		(40,277)	5,601
Retained earnings, beginning of year	3	9,177	3,576
Retained earnings (deficit), end of year		\$ (31,100)	\$ 9,177

See accompanying notes to financial statements



# Financial Statements

Year ended December 31

## STATEMENT OF CASH FLOWS

(in thousands)

	1998	1997
<b>Operating activities</b>		
Net results of operations for the year	\$ (40,277)	\$ 5,601
Non-cash charges (credits) to operations:		
Amortization of properties	40,988	42,084
Losses (gains) on write-off, retirement and disposal of properties	(952)	437
Amortization of investment tax credits	(353)	(475)
Write-down of properties	–	6,358
Amortization of deferred capital funding	(41,461)	(50,111)
Changes in non-cash working capital	22,802	10,205
Change in deferred pension	43,245	(3,173)
Change in network restructuring and reorganization charges	(13,059)	928
Change in other long-term liabilities	(832)	(894)
	10,101	10,960
<b>Financing activities</b>		
Capital funding from the Government of Canada	–	16,443
Receivable from the Government of Canada	2,944	(5,943)
	2,944	10,500
<b>Investment activities</b>		
Change in asset renewal fund	27,831	(2,455)
Temporary investments	(33,563)	–
Acquisition of properties	(18,332)	(16,443)
Change in advances on contracts	–	1,208
Proceeds from sale of properties	2,525	1,232
Change in accounts payable and accrued liabilities related to properties	(250)	(389)
	(21,789)	(16,847)
<b>Cash and term deposits</b>		
Increase (decrease) during the year	(8,744)	4,613
Balance, beginning of year	21,477	16,864
Balance, end of year	\$ 12,733	\$ 21,477
Represented by:		
Cash	\$ 1,174	\$ 1,324
Term deposits, 5.1%, maturing in January, 1999 (1997: 4.3%)	11,559	20,153
	\$ 12,733	\$ 21,477

See accompanying notes to financial statements

# Notes to Financial Statements

as at December 31, 1998

## 1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. It was incorporated in 1977, under the Canada Business Corporations Act. The Corporation's vision is to be the best passenger transportation company in Canada with a mission to provide high-quality, low-cost passenger service. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to the Income Tax Act (Canada) and those of certain provinces.

## 2. ACCOUNTING POLICIES

These financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

### a) Funding from the Government of Canada

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded in the Statement of operations and retained earnings (deficit). The amounts are determined on the basis of operating costs less commercial revenues excluding non-cash transactions relating to properties, certain network restructuring and reorganization charges, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable properties is recorded on an accrual basis as deferred capital funding on the Balance sheet and amortized on the same basis and over the same periods as the related capital assets. Upon disposition of the funded depreciable properties, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to these properties. Funding for non-depreciable capital assets is recorded as contributed surplus.

### b) Materials

Materials are valued at weighted average cost.



# Notes to Financial Statements

as at December 31, 1998

## c) Properties

Properties acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at the net transfer values while subsequent additions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other property upgrading are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the properties concerned; otherwise, costs are expensed as incurred.

Retired assets are written down to their net realizable value.

## d) Amortization of properties

Amortization of properties is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of properties, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 29 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 38 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 years
Other assets	7 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired assets.

## e) Leases

Properties recorded under capital leases are amortized on a straight-line basis over 20 years, which is representative of their useful lives.

Rental payments under operating leases are expensed as incurred.

## f) Deferred credits

Investment tax credits are amortized over the estimated useful lives of the related properties. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of properties. These credits are included in other long-term liabilities.

# Notes to Financial Statements

as at December 31, 1998

## **g) Pension plans**

The Corporation has defined benefit pension plans, based on retirement age, compensation and length of service, covering all its permanent employees.

The cost to the Corporation is determined by actuarial valuations which allocate to each year, the accrued portion of the benefits based on projections of employees' compensation levels to the time of their retirement, prorated on employees' years of service.

Pension expense (Note 13) includes the cost of benefits attributable to services rendered during the current year, the amortization of past service costs, the amortization of experience gains and losses as well as the amortization of plan amendments. Amortization is calculated on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups.

The difference between the accumulated pension expense and the employer's contributions to the pension funds is reflected in the balance sheet as a long-term asset or liability.

## **h) Employee termination and special benefits**

Employee termination and special benefits provided for under labour agreements and special programmes relate to the restructuring and reorganization of the operations. These benefits are recognized when a decision has been approved by management and an estimate of future costs can be reasonably calculated.

Management recognizes changes in the liability from the original estimates based on the results of actual experiences.

## **i) VIA Préférence program**

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *VIA Préférence* frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities. The revenues from the sale of point credits to participating partners are recorded as revenue in the year in which the credits are sold.

## **j) Financial instruments**

The estimated fair value of financial instruments, except for the asset renewal fund, approximates their carrying value due to their current nature.

## **k) Income taxes**

The Corporation follows the future income tax method of accounting for income taxes.



# Notes to Financial Statements

as at December 31, 1998

## l) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements in accordance with generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect amounts reported in the financial statements and accompanying notes. Network restructuring and reorganization charges, amortization of properties, pension charges and contingencies are the most significant items where estimates are used. Actual results could differ from those estimates.

## 3. ADOPTION OF NEW ACCOUNTING STANDARD—DEFERRED CAPITAL FUNDING

Effective January 1, 1998 the Corporation adopted the recommendation of the Public Sector Accounting and Auditing Board of the Canadian Institute of Chartered Accountants with respect to funding received from the Government of Canada for depreciable properties. The Corporation is recording the funding as a deferred credit instead of a credit to contributed surplus on the balance sheet and is amortizing this credit on the same basis as the amortization of the related properties.

This change has been applied retroactively resulting in a reduction of contributed surplus and an equivalent increase in deferred capital funding on the balance sheet of \$499.2 million (1997: \$540.6 million), an increase in the net results of operations of \$41.4 million (1997: \$50.1 million) and a decrease in the opening contributed surplus of \$623.2 million and in the opening deficit of \$48.8 million in 1997.

This accounting change does not have any impact upon the Corporation's operating surplus or deficit on a government funding basis.

## 4. RECONCILIATION OF NET RESULTS OF OPERATIONS TO GOVERNMENT FUNDING BASIS

The Corporation receives its funding from the Government of Canada based primarily on cash flow requirements. Items recognized in the Statement of operations and retained earnings (deficit) in one year may be funded by the Government of Canada in different years. Accordingly, the Corporation has different net results of operations for the year on a government funding basis than on a generally accepted accounting principles basis. These differences are outlined below:

(in millions of dollars)

	1998	1997
Net results of operations for the year	(40.3)	5.6
Items not requiring (not providing) operating funds:		
Amortization and gains and losses on properties	40.0	48.9
Amortization of deferred capital funding	(41.4)	(50.1)
Reorganization charges to be funded in subsequent years	(8.8)	9.2
Payment of prior years' reorganization charges	(8.0)	(10.0)
Pension	43.3	(3.6)
Operating funding deficit for the year (see note 6)	(15.2)	-

# Notes to Financial Statements

as at December 31, 1998

## 5. PROPERTIES

(in millions of dollars)

	1998			1997		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	3.8	–	3.8	3.8	–	3.8
Rolling stock	512.9	246.8	266.1	509.9	227.2	282.7
Maintenance buildings	159.5	79.9	79.6	159.1	72.7	86.4
Stations and Facilities	35.1	13.1	22.0	33.1	11.5	21.6
Infrastructure improvements	92.9	29.2	63.7	92.7	26.7	66.0
Leasehold improvements	89.4	55.5	33.9	85.6	52.9	32.7
Machinery and Equipment	28.2	19.9	8.3	27.9	18.5	9.4
Information systems	50.7	42.1	8.6	54.4	53.1	1.3
Other assets	20.9	20.4	0.5	20.9	19.9	1.0
	<b>993.4</b>	<b>506.9</b>	<b>486.5</b>	<b>987.4</b>	<b>482.5</b>	<b>504.9</b>
Projects in progress			12.1			17.8
Retired assets (at net realizable value)			21.6			21.8
			<b>520.2</b>			<b>544.5</b>

On December 31, 1998, the gross value of assets under capital leases included above was \$3.5 million (1997: \$5.7 million) and related accumulated amortization thereon amounted to \$2.3 million (1997: \$4.2 million).

Projects in progress primarily consist of station improvements and information systems.

## 6. ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as the operating savings resulting from the rationalization of its maintenance activities, in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects.

During the year the Corporation received Treasury Board approval to drawdown from the Asset renewal fund \$38.2 million. In 1998, \$15.2 million was required for operating expenditures and \$18.3 million was required for capital expenditures. These funds are presented in Current Assets as Temporary investments.

The Asset renewal fund investment decisions are made consistent with the Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations.



## Notes to Financial Statements

as at December 31, 1998

The Asset renewal fund includes the following investment instruments:

(in millions of dollars)

	1998		1997	
	Cost	Market value	Cost	Market value
Canadian bonds and discount notes	20.8	22.5	18.8	19.7
Pooled equity unit trust	22.3	22.7	18.6	19.7
Cash and short-term investments	0.1	0.1	0.1	0.1
	43.2	45.3	37.5	39.5
Less: transfer to Temporary investments	33.5	35.2	-	-
	9.7	10.1	37.5	39.5

Canadian bonds and discount notes bear interest at rates varying between 4.25% and 11.25% (1997: 3.82% and 11.25%) and mature between September 1999 and December 2026.

The fair value of Canadian bonds, discount notes and pooled equity unit trust is equivalent to the market value based on the current bid price at the balance sheet date.

The Corporation is not encountering any significant market, cashflow or interest rate risk related to these investments.

The temporary investments are carried at the lower of cost and market.

### 7. INCOME AND FEDERAL LARGE CORPORATION TAXES

The Corporation has net timing differences of \$70.5 million (1997: \$40.3 million) resulting from items not deducted for income tax purposes, the benefit of which has not yet been recognized in the financial statements. These timing differences generally result from the accrual of pension costs and network restructuring and reorganization charges. The corporation has unused tax losses in the amount of \$11.9 million which will expire in the year 2005.

### 8. DEFERRED CAPITAL FUNDING

(in millions of dollars)

	1998	1997
Balance, beginning of year	540.6	574.4
Government Funding for depreciable capital assets	-	16.3
Amortization	(41.4)	(50.1)
Balance, end of year	499.2	540.6

# Notes to Financial Statements

as at December 31, 1998

## 9. NETWORK RESTRUCTURING AND REORGANIZATION CHARGES

The Corporation has incurred expenses related to approved plans for the restructuring of its transportation network on October 4, 1989 as well as subsequent reorganizations.

The present value of the projected cost is recorded as a liability. As at December 31, 1998 a provision of \$25.2 million (1997: \$42.1 million), of which \$16.0 million (1997: \$29.1 million) is reflected as a long-term liability, has been recorded to provide for the on-going costs of severance payments and employment security benefits governed by labour agreements, special programmes and arbitration decisions which may extend over several years. The provision was adjusted to reflect the effects of the new collective agreements that were signed in 1998.

## 10. SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares of no par value. As at December 31, 1998 and 1997, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.

## 11. CONTRIBUTED SURPLUS

Contributed Surplus represents the Capital Funding from the Government of Canada of \$3.8 million (1997: \$3.8 million) for investments in land.

## 12. COMMITMENTS

- a) The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate and computer equipment are as follows:

(in millions of dollars)

1999	9.1
2000	11.1
2001	5.1
2002	5.1
2003	4.6
Subsequent years up to 2047	23.7

58.7

- b) Effective January 1, 1989 as well as in 1997 and 1998, the Corporation entered into a train service agreement and other agreements for the use of tracks and control of train operations. These agreements expire up to December 31, 2008.
- c) The Corporation has issued letters of credit totalling approximately \$8.2 million (1997: \$7.6 million) to various provincial government workmen's compensation boards as security for future payment streams. These financial instruments can only be exercised upon an unlikely default of payment event.

# Notes to Financial Statements

as at December 31, 1998

## 13. PENSION PLANS

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1997 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries. Based on these valuations and actuarial projections for 1998, the accumulated plan benefits as at December 31, 1998 are \$961.2 million (1997: \$825.4 million). The net assets available to provide for these benefits at actuarial adjusted market values as at that date amount to \$1,027.5 million (1997: \$1,003.0 million).

(in millions of dollars)

	1998	1997
<b>Pension Expense:</b>		
Current service cost	9.0	5.2
Past service amortization	9.9	9.8
Amortization of 1998 plan amendments	14.1	–
Amortization of experience gains	(30.5)	(18.6)
Plan amendment for early retirement program	39.4	–
Interest charges on accrued liabilities	1.3	–
	<b>43.2</b>	<b>(3.6)</b>
<b>Deferred pension:</b>		
Balance, beginning of year	(3.2)	0.4
Pension expense	43.2	(3.6)
Balance, end of year	<b>40.0</b>	<b>(3.2)</b>

## 14. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies, and enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and are recorded at exchange value.



# Notes to Financial Statements

as at December 31, 1998

## 15. CONTINGENCY

Under the terms of an ancillary agreement to the collective labour agreements between VIA Rail, Canadian National Railway and their respective unions, certain employees of VIA Rail have elected to transfer back to Canadian National Railway because they are unable to hold a regular road assignment at VIA Rail.

Canadian National Railway is contesting the right of these employees to exercise their flow back rights under this Agreement which has been in place since 1987.

In the opinion of management, the employees concerned have the right to flow back to Canadian National Railway. Since 1987, Canadian National Railway has never claimed from VIA Rail for any employee that has exercised flow back rights under this agreement.

At this time, no reasonable estimate as to the existence of a liability can be made.

## 16. UNCERTAINTY DUE TO THE YEAR 2000 ISSUE

The Year 2000 issue arises because many computerized systems use two digits rather than four to identify a year. Date-sensitive systems may recognize the year 2000 as 1900 or some other date, resulting in errors when information using year 2000 dates is processed. In addition, similar problems may arise in some systems which use certain dates in 1999 to represent something other than a date. The effects of the year 2000 issue may be experienced before, on or after January 1, 2000 and if not addressed, the impact on operations and financial reporting may range from minor errors to significant systems failure which could affect the Corporation's ability to conduct normal business operations.

The Corporation has undertaken an enterprise-wide initiative to address the Year 2000 issue and is implementing a comprehensive plan to prepare date-sensitive systems to recognize the change. However, it is not possible to be certain that all aspects of the Year 2000 issue affecting the Corporation, including those related to the efforts of customers, suppliers or other third parties, will be fully resolved.

## 15. ÉVENTUALITÉS

En vertu d'une entente auxiliaire à la convention collective entre la société, les Chemins de fer nationaux du Canada et leurs syndicats respectifs, certains employés de la société ont exercé leur droit de retour aux Chemins de fer nationaux du Canada puisqu'ils sont incapables de conserver un emploi régulier avec la société.

Les Chemins de fer nationaux du Canada contestent le droit de retour qu'ont exercé ces employés en vertu de l'entente qui est en vigueur depuis 1987.

La direction est d'avis que les employés concernés ont le droit de retourner aux Chemins de fer nationaux du Canada. Depuis 1987, les Chemins de fer nationaux du Canada n'ont jamais réclamé à la société des sommes pour les employés ayant exercé leur droit de retour en vertu de cette entente. À ce jour, il est impossible de déterminer de façon raisonnable l'existence d'un passif.

## 16. INCERTITUDE DÉCOULANT DU PROBLÈME DU PASSAGE À L'AN 2000

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Les répétitions du problème du passage à l'an 2000 pourront se faire sentir avant, le ou après le 1<sup>er</sup> janvier 2000 et, si l'on n'y remédie pas, les conséquences sur l'exploitation et l'information financière peuvent aller d'erreurs mineures à une défaillance importante des systèmes informatiques, ce qui pourrait nuire à la capacité de la société d'exercer normalement ses activités.

La société a lancé un projet global sur le passage à l'an 2000 et procède actuellement à la mise en application d'un plan complet afin de préparer les systèmes fondés sur la date à reconnaître le changement. Toutefois, il n'est pas possible d'être certain que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 qui ont une incidence sur la société, y compris ceux qui ont trait aux efforts déployés par les clients, les fournisseurs ou d'autres tiers, seront entièrement résolus.

## 13. RÉGIMES DE RETRAITE

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1997 par des actuaires externes, membres de l'Institut canadien des actuaires. Sur la base de ces évaluations et des extrapolations actuarielles pour 1998, les avantages cumulés des régimes au 31 décembre 1998 s'élèvent à 961,2 millions de dollars (1997 : 825,4 millions de dollars). L'actif net disponible pour honorer ces engagements, évalué en fonction de la valeur marchande ajustée par des calculs actuariels à cette date, atteint 1 027,5 millions de dollars (1997 : 1 003,0 millions de dollars).

(en millions de dollars)

	1998	1997
--	------	------

## Charge de retraite :

Coût des prestations au titre des services rendus au cours de l'exercice	9,0	5,2
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	9,9	9,8
Amortissement des modifications apportées en 1998 aux régimes de retraite	14,1	-
Amortissement des gains actuariels	(30,5)	(18,6)
Modification des régimes de retraite afin d'offrir un programme de retraite anticipée	39,4	-
Frais d'intérêts sur les charges à payer	1,3	-
	<b>43,2</b>	<b>(3,6)</b>

## Charge de retraite reportée :

Solde au début de l'exercice	(3,2)	0,4
Charge de retraite	43,2	(3,6)
Solde à la fin de l'exercice	<b>40,0</b>	<b>(3,2)</b>

## 14. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La société est apparentée en propriété commune à tous les ministères et organismes du gouvernement du Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours normal des affaires avec ces ministères et organismes et sont conformes à l'usage commercial habituel applicable à toutes personnes et entreprises, et sont comptabilisées à la valeur d'échange.



9. RESTRUCTURATION DU RÉSEAU ET FRAIS DE RÉORGANISATION

La société a engagé des frais liés à des plans approuvés de restructuration de son réseau de transport le 4 octobre 1989 ainsi qu'à des réorganisations subséquentes.

La valeur actuelle du coût projeté est comptabilisée comme un élément de passif. Au 31 décembre 1998, une provision de 25,2 millions de dollars (1997 : 42,1 millions de dollars), dont 16,0 millions de dollars (1997 : 29,1 millions de dollars) sont présentés dans le passif à long terme, a été enregistrée pour couvrir les paiements futurs reliés aux indemnités de cessation d'emploi et indemnités de garantie d'emploi régies par les conventions collectives, programmes spéciaux et décisions d'arbitrage qui peuvent s'étendre sur plusieurs années. La provision a été redressée afin de tenir compte des effets des nouvelles conventions collectives signées en 1998.

10. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 1998 et 1997, 93 000 actions à 100 \$ l'action sont émises et complètement payées.

11. SURPLUS D'APPORT

Le surplus d'apport représente le financement en capital de 3,8 millions de dollars (1997 : 3,8 millions de dollars) obtenu du gouvernement du Canada pour des investissements dans des terrains.

12. ENGAGEMENTS

a) Les charges futures minimales en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles et à du matériel informatique sont les suivantes :

(en millions de dollars)	
1999	9,1
2000	11,1
2001	5,1
2002	5,1
2003	4,6
Exercices ultérieurs jusqu'en 2047	23,7
	58,7

b) La société a conclu un contrat de service de trains ainsi que d'autres contrats pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1989, ainsi qu'en 1997 et en 1998, et le seront jusqu'au 31 décembre 2008.

c) La société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 8,2 millions de dollars (1997 : 7,6 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie sur des paiements futurs. Ces instruments financiers ne peuvent être exercés qu'en cas improbable de défaut de paiement.

Le fonds de renouvellement des actifs inclut les instruments financiers ci-dessous :

(en millions de dollars)			
	1998	1997	
	Valeur	Valeur	Valeur
	Coût	Coût	Coût
	du marché	du marché	du marché
Obligations canadiennes et bons à prime	20,8	22,5	18,8
Parts dans un fonds d'actions	22,3	22,7	18,6
Encaisse et placements à court terme	0,1	0,1	0,1
	43,2	45,3	37,5
	39,5	39,5	39,5
Moins : virement aux placements temporaires	33,5	35,2	-
	9,7	10,1	37,5
	39,5	39,5	39,5

Les obligations canadiennes et les bons à prime portent un intérêt dont le taux varie entre 4,25 % et 11,25 % (1997 : 3,82 % et 11,25 %) et arrivent à échéance entre septembre 1999 et décembre 2026.

La juste valeur des obligations canadiennes, des bons à prime et des parts dans un fonds d'actions correspond à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan.

Avec ces placements, la société ne prend aucun risque important en termes de marché, de flux de trésorerie ou de taux d'intérêt.

Les placements temporaires sont enregistrés au moindre de leur coût original et de la valeur du marché.

## 7. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES ET IMPÔT FÉDÉRAL SUR LES GRANDES SOCIÉTÉS

La société a des écarts temporaires nets de 70,5 millions de dollars (1997 : 40,3 millions de dollars) qui résultent d'éléments non déduits à des fins fiscales, dont l'avantage n'a pas encore été pris en compte dans les états financiers. Ces écarts temporaires découlent généralement de la comptabilisation des charges de retraite à payer ainsi que des frais de restructuration du réseau et de réorganisation. La société dispose de pertes fiscales inutilisées pour un montant de 11,9 millions de dollars, qui peuvent être reportées jusqu'en 2005.

## 8. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

(en millions de dollars)			
	1998	1997	
	540,6	574,4	
Solde au début de l'exercice	540,6	540,6	
Financement du gouvernement du Canada pour les immobilisations amortissables	-	16,3	
Amortissement du financement en capital reporté	(41,4)	(50,1)	
Solde à la fin de l'exercice	499,2	540,6	

## 5. IMMOBILISATIONS

(en millions de dollars)

1998		1997	
	Amortissement cumulé	Valeur nette	Coût
	Amortissement cumulé	Valeur nette	Coût
Terrains	3,8	3,8	3,8
Matériel roulant	512,9	246,8	266,1
Immeubles de maintenance	159,5	79,9	79,6
Gares et installations	35,1	13,1	22,0
Améliorations de l'infrastructure	92,9	29,2	63,7
Améliorations locales	89,4	55,5	33,9
Machinerie et équipement	28,2	19,9	8,3
Systèmes informatiques	50,7	42,1	8,6
Autres actifs	20,9	20,4	0,5
	993,4	506,9	486,5
			987,4
			482,5
			504,9
Projets en voie de réalisation	12,1	17,8	
Actifs mis hors service (valeur nette de réalisation)	21,6	21,8	
	520,2		544,5

Au 31 décembre 1998, la valeur brute des éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-acquisition incluse ci-dessus s'élevait à 3,5 millions de dollars (1997 : 5,7 millions de dollars) et l'amortissement cumulé s'y rattachant se chiffrait à 2,3 millions de dollars (1997 : 4,2 millions de dollars). Les projets en voie de réalisation portent principalement sur des projets d'amélioration des gares et des systèmes informatiques.

## 6. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds réservé issu du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires ainsi que des économies résultant de la rationalisation des activités de maintenance du matériel roulant, pour financer de futurs projets d'immobilisations.

Au cours de l'exercice, la société a reçu du Conseil du Trésor l'autorisation de retirer 38,2 millions de dollars du fonds de renouvellement des actifs. En 1998, 15,2 millions de dollars ont été reçus pour les charges d'exploitation et 18,3 millions de dollars pour les dépenses en immobilisations. Ces fonds sont présentés à titre de placements temporaires à l'actif à court terme.

Les décisions reliées aux placements du fonds de renouvellement des actifs sont conformes aux lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État, émises par le ministre des Finances.



## l) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés dans les états financiers et les notes complémentaires. Les frais de restructuration du réseau et de réorganisation, l'amortissement des immobilisations, les charges de retraite et les éventualités constituent les postes les plus importants pour lesquels des estimations sont utilisées. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

## 3. ADOPTION D'UNE NOUVELLE NORME COMPTABLE - FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTE

La société a adopté, avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> janvier 1998, la recommandation du Conseil sur la comptabilité et la vérification dans le secteur public de l'Institut canadien des comptables agréés, relativement au financement reçu du gouvernement du Canada pour les immobilisations amortissables. La société comptabilise au bilan le financement comme un crédit reporté plutôt que comme un crédit au surplus d'apport, et amortit ce crédit selon la même méthode d'amortissement que celle utilisée pour les immobilisations connexes.

Ce changement a été appliqué rétroactivement, ce qui s'est traduit dans le bilan par une diminution du surplus d'apport, une augmentation équivalente du financement en capital reporté de 499,2 millions de dollars (1997 : 540,6 millions de dollars), par une hausse des résultats nets d'exploitation de 41,4 millions de dollars (1997 : 50,1 millions de dollars) et par une réduction du solde au début de l'exercice de 1997 du surplus d'apport de 623,2 millions de dollars et du déficit de 48,8 millions de dollars.

Ce changement de méthode comptable n'a pas d'incidence sur l'excédent ou le déficit d'exploitation pour ce qui est du financement par le gouvernement.

## 4. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La société reçoit son financement du gouvernement du Canada surtout d'après ses besoins de trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et des bénéfices non répartis (déficit) d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la société affiche des résultats nets d'exploitation différents pour l'exercice, selon qu'ils sont établis en suivant la méthode de financement par le gouvernement ou selon les principes comptables généralement reconnus. Ces écarts sont les suivants :

(en millions de dollars)

	1998	1997
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice	(40,3)	5,6
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :		
Amortissement et pertes sur immobilisations	40,0	48,9
Amortissement du financement en capital reporté	(41,4)	(50,1)
Frais de réorganisation à être financés dans les exercices ultérieurs	(8,8)	9,2
Paiement des frais de réorganisation des exercices antérieurs	(8,0)	(10,0)
Charge de retraite	43,3	(3,6)
Déficit du financement de l'exploitation de l'exercice (voir note 6)	(15,2)	-

**g) Régimes de retraite**

La société souscrit à des régimes de retraite à prestations déterminées qui offrent à tous ses employés permanents des pensions fondées sur l'âge à la retraite, le nombre d'années de service et le salaire.

Les coûts assumés par la société sont déterminés par des évaluations actuarielles, lesquelles répartissent sur chaque exercice la portion engagée des prestations en fonction des montants prévus de rémunération des employés au moment où ils prendront leur retraite, au prorata de leurs années de service.

Les charges de retraite (note 13) comprennent le coût des prestations attribuables aux services rendus au cours de l'exercice, l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés, l'amortissement des gains et pertes actuarielles ainsi que l'amortissement des modifications apportées aux régimes. Ces amortissements sont calculés selon la méthode linéaire sur la moyenne estimative du reste de la carrière active des groupes de salariés actifs de la société.

L'écart entre les charges de retraite cumulées et les cotisations de l'employeur aux fonds de pension est présentée à l'actif ou au passif à long terme du bilan.

**h) Indemnités de cessation d'emploi et avantages spéciaux**

Les indemnités de cessation d'emploi et les avantages spéciaux conférés aux employés en vertu des conventions collectives et des programmes spéciaux se rapportent à la restructuring et à la réorganisation des opérations. Ces avantages sont comptabilisés lorsqu'une décision a été approuvée par la direction et qu'une estimation raisonnable des coûts futurs peut être faite. La direction constate l'évolution du passif par rapport aux estimations initiales d'après les résultats réels.

**i) Programme VIA Préférence**

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la société dans le cadre de son programme *VIA Préférence*, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages-récompenses sont gagnés, et présentés au poste Fournisseurs et charges à payer. Le produit de la vente de points aux partenaires participants est comptabilisé à titre de produit de l'exercice au cours duquel ces points ont été vendus.

**j) Instruments financiers**

La juste valeur estimative des instruments financiers, à l'exception du fonds de renouvellement des actifs, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

**k) Impôts sur les bénéfices**

La société utilise la méthode des impôts futurs pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices.

c) Immobilisations

Les immobilisations acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début des opérations en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon les coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les actifs mis hors service sont dévalués à leur valeur nette de réalisation.

d) Amortissement des immobilisations

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée estimative d'utilisation comme suit :

Matériel roulant	12 à 29 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 38 ans
Améliorations locales	5 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 ans
Autres actifs	7 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation et les actifs mis hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

e) Contrats de location

Les immobilisations comptabilisées en vertu de contrats de location-acquisition sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 20 ans, laquelle est représentative de leur durée de vie utile.

Les loyers payés en vertu de contrats de location-exploitation sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

f) Crédits reportés

Les crédits d'impôt à l'investissement sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations en question. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations. Ces crédits sont compris dans les Autres des passifs à long terme.



# Notes aux états financiers

au 31 décembre 1998

## 1. POUVOIRS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. La vision de la société est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada; sa mission consiste à offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure. Elle utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie à la Loi de l'impôt sur le revenu (Canada) et à celles de certaines provinces.

## 2. CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit :

### a) Financement par le gouvernement du Canada

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagées par la société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à l'état des résultats et des bénéfices non répartis (déficit). Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les opérations hors caisse reliées aux immobilisations, certains frais de restructuration du réseau et de réorganisation, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan en utilisant la méthode de la comptabilité d'exercice, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations amortissables financées, la société constate dans les revenus tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations. Le financement pour les immobilisations non amortissables est comptabilisé comme surplus d'apport.

### b) Stocks

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers)

Activités d'exploitation

Résultats nets d'exploitation pour l'exercice

Eléments hors caisse imputés (crédités) aux résultats :

Amortissement des immobilisations	40 988	42 084
Pertes (profits) sur radiations, mises au rancart et aliénations d'immobilisations	(952)	437
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(353)	(475)
Dévaluation des immobilisations	-	6 358
Amortissement du financement en capital reporté	(41 461)	(50 111)
Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement	22 802	10 205
Fluctuation de la charge de retraite reportée	43 245	(3 173)
Fluctuation de restructuration du réseau et frais de réorganisation	(13 059)	928
Fluctuation des autres passifs à long terme	(832)	(894)
	10 101	10 960

Activités de financement

Financement en capital par le gouvernement du Canada  
À recevoir du gouvernement du Canada

	2 944	16 443
	2 944	(5 943)
	2 944	10 500

Activités d'investissement

Fluctuation du fonds de renouvellement des actifs

Placements temporaires	27 831	(2 455)
Acquisition d'immobilisations	(33 563)	-
Fluctuation des avances sur contrats	(18 332)	(16 443)
Produit de la vente d'immobilisations	-	1 208
Fluctuation des fournisseurs et charges à payer	2 525	1 232
relées aux immobilisations	(250)	(389)
	(21 789)	(16 847)

Encaisse et dépôts à terme

Augmentation (diminution) de l'exercice

	(8 744)	4 613
	21 477	16 864
	12 733	21 477

Solde au début de l'exercice

Solde à la fin de l'exercice

Représenté par :  
Encaisse

Dépôts à terme, 5,1%, échéant en janvier 1999 (1997 : 4,3 %)

	1 174	1 324
	11 559	20 153
	12 733	21 477

Voir les notes afférentes aux états financiers

## ÉTAT DES RÉSULTATS ET BÉNÉFICES NON RÉPARTIS (DÉFICIT)

(en milliers)

Produits		Notes	1998	1997
Voyageurs			185 861 \$	178 917 \$
Autres			14 297	11 642
			200 158	190 559
<b>Charges</b>				
Frais des services à la clientèle			228 020	231 704
Frais de la maintenance du matériel roulant			75 840	82 055
Frais de marketing et de ventes			28 928	27 531
Frais des services de soutien			35 196	30 243
Frais généraux et administratifs			16 101	12 079
Charge de retraite	13		43 244	(3 558)
Amortissement			39 683	48 404
Frais de réorganisation	9		(5 538)	15 550
			461 474	444 008
Perte nette d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada			261 316	253 449
<b>Financement par le gouvernement du Canada</b>				
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada			178 413	212 295
Amortissement du financement en capital reporté	3 et 8		41 461	50 111
Résultats nets d'exploitation avant impôts			(41 442)	8 957
Impôts sur les bénéfices et impôt fédéral sur les grandes sociétés			(1 165)	3 356
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice			(40 277)	5 601
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	3		9 177	3 576
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice			(31 100) \$	9 177 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers



# États financiers

A u 3 1 d é c e m b r e

BILAN  
(en milliers)

Actif à court terme	Notes	1998	1997
---------------------	-------	------	------

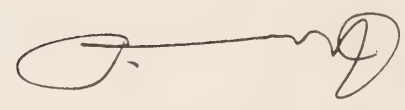
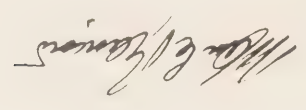
Encaisse et dépôts à terme		12 733	\$ 21 477
Clients		7 813	7 303
À recevoir du gouvernement du Canada		23 678	57 265
Placements temporaires	6	33 563	-
Stocks		16 111	16 884
Actif à long terme		93 898	102 929

Immobilisations	5	520 255	544 484
Fonds de renouvellement des actifs	6	9 682	37 513
Charge de retraite reportée		-	3 173
Passif à court terme		529 937	585 170
		\$ 623 835	\$ 688 099

Fournisseurs et charges à payer		75 717	\$ 84 108
Produits reportés		4 805	4 768
Passif à long terme		80 522	88 876
Restructuration du réseau et frais de réorganisation	9	16 029	29 088
Charge de retraite reportée	13	40 072	-
Autres		5 989	7 174
Financement en capital reporté	3 et 8	499 211	540 672

Avoir de l'actionnaire (avoir négatif)			
Capital-actions	10	9 300	9 300
Surplus d'apport	11	3 812	3 812
Bénéfices non répartis (déficit)		(31 100)	9 177
		(17 988)	22 289
		\$ 623 835	\$ 688 099

Pour le Conseil,  
Voir les notes afférentes aux états financiers.

ANTHONY FRIEND, c.r.  
Administrateur et président  
du Comité de vérification

MARC LEFRANÇOIS  
Administrateur et président du Conseil

# Rapport des vérificateurs

AU MINISTRE DES TRANSPORTS

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 1998 et les états des résultats et des bénéfices non répartis (déficit) et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la société au 31 décembre 1998 ainsi que les résultats de son exploitation et ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis, compte tenu de l'application rétroactive du changement apporté à la méthode de comptabilisation du financement gouvernemental pour les immobilisations amortissables tel qu'expliqué à la note 3 des états financiers, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, et aux règlements administratifs de la société.

*Roymond Chabot Grant Thornton*

RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON  
Société en nom collectif  
Comptables agréés

Montréal, Canada  
Le 12 février 1999

L. DENIS DESAUTELS, FCA  
Le vérificateur général du Canada

*L. Denis Desautels*

Ottawa, Canada  
Le 12 février 1999

# Rapport de la direction

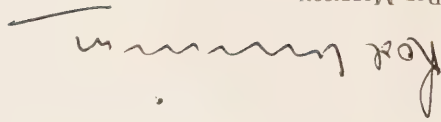
Exercice terminé le 31 décembre 1998

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après les meilleures estimations et le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la société, les résultats de son exploitation et ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles, des conventions et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, société en nom collectif. Les vérificateurs externes, le vérificateur général du Canada ainsi que Raymond Chabot Grant Thornton, société en nom collectif, ont vérifié les états financiers de la société. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers.


Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant uniquement d'administrateurs externes, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

*Le président-directeur général,*



ROD MORRISON

J.R. PAQUETTE



*Le vice-président,  
Planification et Finances,  
et Trésorier,*

Montréal, Canada  
Le 12 février 1999



# BUREAUX DE VIA

Siège social et Québec  
2, Place Ville-Marie  
Montréal (Québec)  
H3B 2C9  
(514) 871-6000

Autres postales:

Cas postal 8116,

Succursale A

Montréal (Québec)

H3C 3N3

Montreal

1167, rue Houde

Halifax (Nouvelle-Écosse)

B3H 2P6

(902) 494-7906

Montréal

55, rue Front Ouest

Bureau 222

Toronto (Ontario)

M5J 1E6

(416) 958-7800

clientèle

Steve Del Bosco, vice-président, Livraison

de services

Mike Greenberg, vice-président,

Approvisionnement et Immeubles

Michael Gushue, vice-président, Expansion

commerciale et Affaires générales

Christena Keon Sirsly, vice-président,

Marketing et Informatique

Carole Mackaay, Avocat général et Secrétaire

John Marginson, vice-président, Maintenance

du matériel roulant

J. Roger Paquette, vice-président,

Planification et Finances, et Trésorier

Site Internet

www.via.rail.ca

# Conseil d'administration

Michel Biron, Nicolet (Québec)  
Greg Black, Breacebridge (Ontario)  
Jacqueline L. Boutet, Montréal (Québec)  
Francine Chad Smith, Regina (Saskatchewan)  
Alan Chapple, Toronto (Ontario)  
Anthony Friend, c.r., Calgary (Alberta)  
Mary Barbara Kane, Halifax  
(Nouvelle-Écosse)

Yvon LeBlanc, Bouctouche

(Nouveau-Brunswick)

Marc LeFrançois, président du Conseil,

Montréal (Québec)

Jeffery Lyons, c.r., Toronto (Ontario)

Robert Matteau, Grand-Mère (Québec)

Marlene McGraw, Brantford (Ontario)

Rod Morrison, président-directeur général,

Montréal, (Québec)

Donald Pettit, Vancouver

(Colombie-Britannique)

# Dirigeants

Comité exécutif  
Marc LeFrançois, président  
Anthony Friend, c.r.  
Robert Matteau  
Rod Morrison

Comité des ressources humaines

Donald Pettit, président

Greg Black

Francine Chad Smith

Mary Barbara Kane

Jeffery Lyons, c.r.

Comité de planification et finances

Yvon LeBlanc, président

Michel Biron

Greg Black

Jacqueline L. Boutet

Anthony Friend, c.r.

Mary Barbara Kane

Comité des placements

Jeffery Lyons, c.r., président

Francine Chad Smith

Alan Chapple

Anthony Friend, c.r.

Yvon LeBlanc

Robert Matteau

Marlene McGraw

Comité de vérification

Anthony Friend, c.r., président

Michel Biron

Jacqueline L. Boutet

Alan Chapple

Robert Matteau

Marlene McGraw

Donald Pettit

# Comités du Conseil

# L'année en chiffres

Les indicateurs financiers clés de même que les statistiques d'exploitation résument le rendement de la corporation alors que 1990 représente la première année d'opération du présent réseau.

## INDICATEURS FINANCIERS CLÉS

(en millions de dollars)

1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
382,6	386,5	389,8	397,3	438,5	485,2	487,1	478,1	493,3
200,2	190,5	184,5	175,0	176,4	164,2	155,8	150,1	142,8
Financement de l'État pour :								
167,2	196,0	205,3	222,3	262,1	321,0	331,3	328,0	350,3
-	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5
11,2	16,3	19,2	33,5	30,8	15,3	12,9	24,7	59,7
Total du financement de l'État								
178,4	228,7	245,2	295,4	318,2	348,1	388,9	392,8	441,5

## STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS

\*Ratio des produits aux charges

52,3	49,3	47,3	44,0	40,2	33,8	32,0	31,4	28,9
3646	3765	3666	3597	3586	3570	3601	3633	3536
856	884	892	859	834	820	817	820	785
20,8	24,0	25,2	29,8	35,1	41,0	42,1	43,0	52,2
6325	6482	6472	6219	6524	6515	6483	6247	6365
42068	41242	40491	37100	36351	35861	35993	35890	35767
56	58	59	61	60	59	57	58	57
135	136	138	138	128	126	126	131	123
81	84	84	86	87	90	90	90	88
2952	2969	3000	3178	3718	4131	4478	4402	4525

\* Les charges en trésorerie excluent les amortissements des immobilisations et les frais de réorganisation.

\*\* Le fonds de renouvellement des actifs a été utilisé pour financer 18,3 millions de dollars en dépenses en capital et 15,2 millions de dollars en dépenses d'exploitation pour un total de 33,5 millions de dollars (voir la note 6 aux états financiers).



(de g. à d.) : John Marginson, vice-président, Maintenance du matériel roulant; J. Roger Paquette, vice-président, Planification et Finances, et Trésorier; et Mike Greenberg, vice-président, Approvisionnement et Immeubles.

(de g. à d.) : Marc Lefrançois, président du Conseil; Christena Keon Strisly, vice-président, Marketing et Informatique; Rod Morrison, président-directeur général; Paul Côté, vice-président, Services à la clientèle; Michael Gushue, vice-président, Expansion commerciale et Affaires générales; et Steve Del Bosco, vice-président, Livraison de services.





## AMÉLIORATION

DE NOS PRODUITS  
 Bien que cruciales, les  
 initiatives prises en vue  
 de compléter nos coûts  
 ne constituent qu'une  
 des facettes de notre  
 mission à VIA. Nous devons  
 également nous efforcer  
 de hausser nos recettes en  
 optimisant continuellement  
 nos produits et nos services  
 de façon à élargir notre  
 clientèle.

VIA est prête à  
 prendre le virage  
 vers une ère nouvelle  
 pour le rail voyageurs.

VIA prépare les services ferroviaires voyageurs du Canada à prendre le grand virage du 21<sup>e</sup> siècle. En réponse aux recommandations du Comité permanent sur les transports, nous travaillons en collaboration avec le gouvernement pour élaborer un plan stratégique à long terme qui tracera la voie de la revitalisation du rail voyageurs. Ce plan devrait être mis en oeuvre d'ici la fin de 1999.

Il est probable que ce plan se traduira par une transformation radicale du financement et des prestations du rail voyageurs au Canada. Le ministre des Transports a fait savoir que le gouvernement est prêt à explorer des solutions innovatrices – notamment différents modes de partenariat avec le secteur privé – afin de soutenir la croissance et l'expansion des services ferroviaires voyageurs au profit des Canadiens.

Nous vivons une période exaltante de l'histoire de VIA. Nous sommes impatientes de mettre tout en oeuvre pour faire progresser le rail voyageurs.

D'ici là, nous allons nous concentrer sur la stratégie qui a déjà fait de notre société une organisation viable, habile sur le plan commercial – une stratégie qui s'appuie sur la gestion des données fondamentales du rail voyageurs comme s'il s'agissait d'une entreprise privée. En 1999, nous prévoyons nous fonder sur nos acquis et profiter des nouvelles perspectives de croissance.

Nous introduirons de nouvelles fréquences entre Ottawa et Montréal au début de l'année, offrant plus de choix aux voyageurs qui

veulent effectuer des allers-retours dans la même journée et facilitant encore davantage – avec le service *AirConnect* – les correspondances avec les vols internationaux à l'Aéroport international de Dorval pour les voyageurs de la région d'Ottawa, par l'entremise d'un service de navette jusqu'à l'aéroport.

Nous avons par ailleurs commencé à étudier la possibilité d'offrir un lien direct avec l'aérogare aux voyageurs aériens. Nous croyons que ces liaisons intermodales constituent un intéressant créneau pour notre croissance et que le rail voyageurs pourrait jouer un rôle catalyseur dans un réseau de transport intermodal à l'échelle nationale.

Nous avons également l'intention d'établir avec le Canadien National un partenariat mutuellement avantageux qui garantira l'accès des voies du CN à des trains additionnels de VIA, de façon à améliorer notre ponctualité comme nos clients nous le demandent.

Nous continuerons à rechercher de nouvelles méthodes de gestion plus efficaces pour relever la qualité de nos prestations, améliorer la sécurité, comprimer nos coûts et maximiser nos recettes dans tous nos secteurs d'activité. Nous ignorons ce que l'avenir nous réserve, mais nous savons qu'il y aura toujours une place pour des services ferroviaires voyageurs dynamiques et habilement gérés – le type de services que VIA Rail Canada est déterminée à offrir aux Canadiens.





# sur la sécurité

des tests de conformité. L'application des normes des processus, et en se prêtant régulièrement à qualité, des principes de gestion et de contrôle gation ISO 9000 en établissant des critères de du matériel roulant cherchera à obtenir l'homolo- (ISO). Dans un premier temps, la Maintenance de l'Organisation internationale de normalisation VIA vise à se conformer à certaines exigences recyclage de dix jours tous les trois ans.

affectés. Le programme inclut un cours de connaissances bien les liaisons auxquelles ils sont mécaniciens sont compétents et qu'ils tation est établie pour nous assurer que tous nos communication radio. Une procédure d'accréd- règles d'exploitation et les techniques de techniques et mécaniques du matériel de VIA, les consignes de sécurité, les caractéristiques

ISO est une mesure indépendante pouvant servir à évaluer les politiques et les normes de sécurité de VIA, démontrant ainsi d'une façon objective et impartiale que VIA demeure parmi les sociétés ferroviaires de voyageurs les plus sécuritaires au monde.

Dans le cadre du programme de la société sur l'environnement, nous avons présenté une demande d'homologation à la norme ISO 14000 pour toutes les activités touchant la gestion de l'environnement de la Maintenance du matériel roulant. En appliquant les normes ISO à des activités telles que le recyclage des matériaux et la destruction des substances toxiques, nous nous assurons que le rail voyageurs continue d'être considéré comme l'option de transport la plus responsable sur le plan environnemental au Canada.



VIA ET L'AN 2000  
Comme toutes les autres sociétés, VIA est tributaire de l'innovation à tous les niveaux de ses opérations. Nous avons joint notre projet de préparation à l'an 2000 au milieu de 1996 et nous devions être prêts à temps.

Il s'agit d'une entreprise de grande envergure qui travaille 360 degrés pour gros ordinateurs, ordinateurs de bureau et logiciels de communication.

450 micro-ordinateurs, 45 serveurs, des commu-

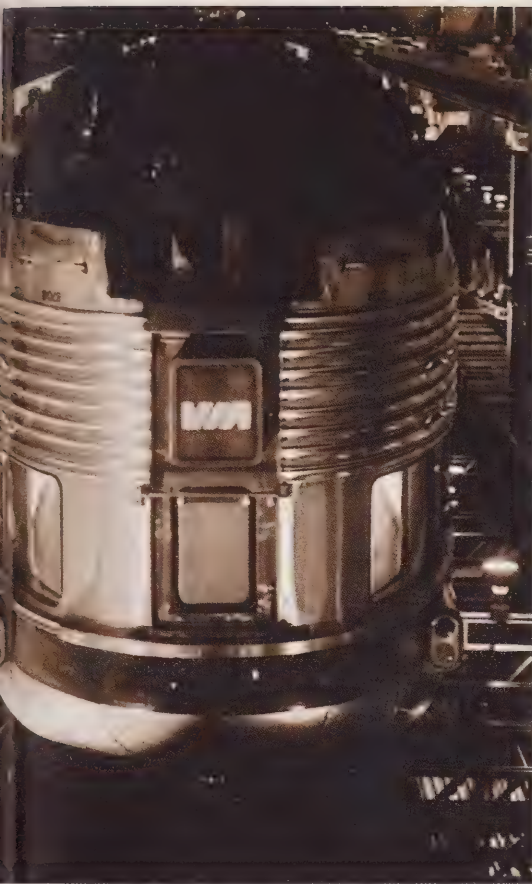
tateurs et une foule de systèmes intégrés.

L'adoption de nos systèmes a fait 2000 nous élargir l'occasion de mettre à niveau et de normaliser les applications technologiques de l'ensemble de la société.

Mais espérons avoir l'année la vérification et obtenir des garanties de conformité d'ici la fin du troisième trimestre de 1999.







Ce cours exhaustif porte notamment sur les les mécaniciens de locomotive sont en place. chargés d'organiser des ateliers destinés à tous plusieurs postes d'agents de formation technique s'inscrit dans le programme ENSV. De plus, poursuit la formation en mesures d'urgence qui Notre personnel de bord au grand complet a

Formation axée sur la sécurité dans le corridor Québec-Windsor. marge de sécurité des trains à grande vitesse uniquement, qui portent au-dessus des normes la voitures LRC ont été équipées de freins à air VIA, le reste devant être complété en 1999. Les placés dans plus de 90% des locomotives de des essieux et des systèmes d'avertissement sont Des systèmes de détection de la température

Nous avons complété une étude de nos mesures et de notre matériel d'urgence. La plupart de nos voitures sont équipées de troussees pour traumatismes multiples. Des systèmes d'éclairage de secours qui répondent aux plus hautes normes de sécurité et une signalisation d'urgence sont en place dans tous trains.

Afin de maintenir l'accent sur la sécurité, nous avons créé un poste de directeur, Sécurité, Santé et Environnement, à la haute direction et se rapportant au président, pour nous assurer que les questions touchant la sécurité continuent d'être identifiées et considérées comme des priorités de la société. Un nouveau conseil de sécurité de haut niveau a aussi été formé, ainsi qu'un conseil national de sécurité – en partenariat avec nos syndicats – afin de permettre à tous les employés de garantir la sécurité de nos clients et de leurs collègues de VIA Rail.

Après le déraillement d'un train à Biggar (Saskatchewan) en septembre 1997, VIA a confié à deux experts en sécurité ferroviaire parmi les plus réputés au monde le mandat d'effectuer une vaste étude sur la sécurité à VIA. Les conclusions qu'ils ont soumises en mars 1998, ainsi que les recommandations provisoires du Bureau de la sécurité des transports et le rapport final déposé en septembre, nous ont fourni la confirmation de la valeur qu'a la sécurité dans toutes nos activités.

Comme toujours, nous garderons la sécurité en tête de nos priorités.

DE L'ENVIRONNEMENT  
 Pour continuer à mettre l'accent sur une sécurité maximum de ses activités, VIA a entrepris d'élaborer en mars dernier, un vaste système de gestion de la sécurité qui vise à prévoir être opérationnel avant la fin de 1999.

Toutes les sociétés ferroviaires doivent être tenues à l'ajout de tels programmes, probablement d'ici l'automne 2001, en vertu des modifications proposées à la loi sur la sécurité ferroviaire déposées par le gouvernement fédéral en 1998.

VIA jure une équivalence un système interne de gestion de l'environnement qui devrait être mis en œuvre en 1999.





## Une ère nouvelle pour les services voyageurs

L'implantation du programme *Une ère nouvelle pour les services voyageurs (ENSV)* constituait l'élément central des négociations. Ce programme marque un tournant dans l'histoire du rail voyageurs au Canada puisqu'il modifie de façon radicale la composition des équipes de bord qui daterait de plus de 100 ans. Comme le propose l'ENSV, nous avons fusionné les postes de chef de train et de chef de train adjoint avec celui de mécanicien de locomotive. Toutes les responsabilités reliées au service à la clientèle sont maintenant confiées

au personnel affecté aux services dans les trains placé sous l'autorité du directeur des services à la clientèle de chaque train. Nos équipes de bord sont désormais parfaitement homogènes et leur unique mission est de fournir à nos clients des prestations de première qualité du début jusqu'à la fin. Nous avons créé 81 postes supplémentaires de directeurs des services pour encadrer ces nouvelles équipes et améliorer la planification et la prestation des services. Grâce à la mise en oeuvre du programme ENSV, VIA réalisera des économies de 15 millions de dollars par an.

### Formation et perfectionnement

La formation était au coeur des préoccupations de VIA pendant toute l'année 1998. À la suite de la mise en place de ces grands projets, 2 000 employés de première ligne ont reçu une formation qui vise à leur permettre d'acquérir les compétences dont ils ont besoin pour assumer leurs nouvelles tâches.

L'ensemble du personnel de bord a dû suivre des cours pour s'initier à ses nouvelles fonctions. Dans le cadre de la mise en service du nouveau système de réservation *VIAnet*, 643 employés en contact direct avec la clientèle ont bénéficié d'une formation sur les nouvelles fonctions du système. Pendant cinq semaines, 160 personnes nouvellement recrutées ont reçu une formation de premier niveau, alors que 200 inspecteurs de voitures et mécaniciens de locomotive participaient à un atelier en vue d'obtenir une accréditation technique. La formation axée sur l'amélioration des services à la clientèle demeure une priorité. Le programme *Atteindre l'excellence dans le service à la clientèle (AESC)*, un atelier de deux jours, a été soutenu en 1998 par un programme de suivi intitulé *Le Perfectionnement au quotidien*. Comme le prévoyait l'ENSV, l'ensemble du personnel roulant a suivi entre deux et onze jours de formation sur ses nouvelles fonctions et les mesures d'intervention d'urgence.

**DES RÉSULTATS FINANCIERS QUI CARBURENT À LA FORMULE 6**

En mots, les employés de la Maintenance du matériel roulant ont lancé Formule 6, un programme de deux ans axé sur l'économie et la rentabilité. De nombreux projets ont été présentés, recyclage des matériaux, réduction de la consommation d'énergie, programmes d'inspection et de maintenance plus efficaces, et simplification des méthodes de maintenance et d'entretien. De nouvelles sources de revenus permettent de rentabiliser au maximum la main-d'œuvre et les installations ont également été proposées.

À la fin de l'année, Formule 6 avait déjà dépassé son objectif annuel de 3 millions de dollars, réduisant 3,2 millions de dollars d'économies et de recettes.





Photo: Via Rail



Les gens de VIA Rail sont le pivot sur lequel repose le succès du programme de revitalisation du rail voyageurs. Tous nos efforts en vue de réduire nos coûts, d'augmenter nos recettes et d'offrir à nos clients des services de qualité exceptionnelle resteraient vains sans le dévouement et la conscience professionnelle de l'équipe de gens compétents qui se sont engagés à faire de VIA Rail la meilleure société de transport de voyageurs.

À VIA, nous formons une équipe qui s'emploie à créer un environnement où ce dévouement est apprécié, où l'innovation est récompensée, et où chaque employé reçoit l'appui, la formation et l'encouragement nécessaires pour aider VIA à atteindre ses buts.

Depuis 1993, VIA travaille avec ses syndicats en vue de moderniser ses anciennes conventions collectives. Des économies substantielles ont déjà été réalisées avec le regroupement de tous les

Dévoués, professionnels,  
passionnés. Les gens  
de VIA connaissent  
leur métier.

syndicats de métiers d'atelier, l'adoption d'un mode de rémunération du personnel de conduite sur une base horaire plutôt que selon la distance parcourue, la rationalisation des services à la clientèle et la réduction du nombre d'employés admissibles à la garantie d'emploi. De nouveaux progrès ont été enregistrés en 1998, et la ronde de négociations s'est achevée en un temps record. Les conventions signées au cours de l'année, qui prévoient pour la première fois un plafond aux indemnités versées au titre de la garantie d'emploi, nous donnent plus de flexibilité en cas de modification des méthodes d'exploitation.





## Les gares...

Le vaste projet de rénovation de nos gares a progressé en 1998. Les travaux effectués à la gare Centrale de Montréal qui visaient à réunir sous un même toit tous les services aux voyageurs de VIA, y compris la nouvelle aire de manutention des bagages et la billetterie, ont pris fin en août. Nous avons également inauguré une nouvelle gare plus moderne à Edmonton, près de l'aéroport municipal. Ces installations sont plus accessibles et donnent une meilleure visibilité à VIA Rail. Enfin, suite à la fermeture de la ligne ferroviaire de Lévis, nous avons amélioré notre gare de Charly en vue de sa nouvelle fonction d'unique gare de VIA sur la rive sud de Québec.

## Les centres d'appels...

VIA recherchera des partenaires. d'un vaste projet de réaménagement pour lequel des installations de London est la première phase d'inauguration au début de 1999. L'acquisition la gare de Dorval ont été terminées à temps pour et d'un comptoir de manutention des bagages à Les travaux d'aménagement d'une billetterie rive sud de Québec.

VIA est un chef de file sur le plan du traitement des réservations. Première société de transport terrestre à utiliser le système de réservation des compagnies aériennes adopté par les agents de voyages, VIA a aussi été la première société ferroviaire au monde à offrir un service de réservation en direct par l'entremise d'une interface entre son site Internet et son système de réservation. Cette interface est sur le point d'être retravaillée afin de la rendre compatible avec notre nouveau système de réservation. VIA a aussi mis à la disposition de ses clients éloignés des grands centres, un service de livraison des billets par la poste.

## Les réservations...

réponse vocale interactif.

technologies telles qu'un nouveau système de tâches et le développement de nouvelles traitements des appels, l'automatisation des nous examinerons les heures d'exploitation, le ventes par téléphone. Dans un deuxième temps, été établies en vue d'augmenter les recettes des nouvelles normes de rendement et de gestion ont concurrents. Suite aux résultats obtenus, de assurer que les centres d'appels de VIA se comparent avantageusement avec ceux de nos

## NOUVELLE STRUCTURE

### TABLAIRE

Nous avons révisé notre structure tarifaire hors pointe ou intertemp. 150h pour augmenter les revenus générés par les marchés où la demande est forte. La réduction maximum sur le billet ordinaire est possible de 40 % à 25 % pour un aller simple et à 35 % pour un aller-retour dans le Corridor, et en dehors de la période estivale, sur les horsons de l'Est et de l'Ouest. Les seniors, les jeunes et les étudiants continuent de bénéficier d'une réduction additionnelle de 10 % sur les meilleurs tarifs de VIA.

### VICI Viânet

En octobre, notre système de réservation qui commençait à doter à été remplacé par Viânet - un système ultramoderne et convivial qui facilite l'accès à nos services pour les agents de voyages et offre un service complet de réservation, ainsi que la possibilité d'offrir la sélection des places dans toutes les classes de service. De plus, Viânet corrige les imperfections telles que la gestion des stocks et la rentabilisation de la capacité.





## VIA PRÉFÉRENCE

Nous avons lancé notre

programme pour voyageurs  
assidus - VIA Préférence -

en juillet 1996. À la fin de

1998, nous comptons déjà

plus de 200 000 membres.

Les chaînes d'hôtels Delta,

Novotel et Radisson, la

société de location de

voitures Hertz et Bell

Canada comptent parmi les

partenaires du programme.

On estime que chaque

membre effectue en

moyenne sept trajets à bord

des trains de VIA - plusieurs

membres en font plus de

40 -, preuve que le

programme est en bonne

voie d'atteindre son objectif :

accroître l'achalandage

et les recettes en attirant

une nouvelle clientèle

et en la fidélisant.

## HORAIRES AMÉLIORÉS

En juin, nous avons modifié

nos horaires pour mieux

desservir la clientèle du sud-

ouest de l'Ontario qui se

rend à Toronto le matin et en

revient le soir. Les trains qui

effectuent la liaison

quintidiennement Toronto-Sarnia

ont adopté un itinéraire plus

court, et les voyageurs ont

gagné une heure sur le

temps de parcours. VIA

a aussi entrepris la réduction

du point de transit de Smiths

Falls (Ontario) pour

réduire la durée du trajet

Ottawa-Brockville.

Nous avons réussi à faire de VIA Rail une société de transport de voyageurs efficiente et commercialement viable en nous appuyant sur des principes fondamentaux : gestion financière saine, réduction et contrôle des coûts, et mise à profit de toutes les occasions susceptibles de générer des recettes. En 1998, nous sommes restés fidèles à ces principes.

## Contrôle des coûts

Nous avons adopté en 1998 un ensemble de mesures d'économie qui auront une incidence positive pendant plusieurs années. Des méthodes d'achat plus efficaces jointes à une baisse des prix et à une diminution de la consommation due à l'interruption de nos services lors de la tempête de verglas ont contribué à réduire de façon notable le coût du carburant. Une surveillance accrue du retard des trains et une amélioration de leur performance ont permis de réduire les coûts additionnels facturés pour l'accès aux voies. Les progrès accomplis en matière de ponctualité dans l'Ouest se sont traduits par une baisse des frais reliés aux retards des trains. Enfin, une meilleure planification des équipes de bord a eu pour effet de réduire les frais et d'augmenter la productivité.

Les dépenses de maintenance du matériel roulant ont diminué grâce essentiellement à l'implantation du programme *Formule 6* dont l'objectif est de réduire les coûts et de hausser les recettes des centres de maintenance de VIA. Ces installations sont désormais « ouvertes au monde des affaires ». En 1999, VIA prévoit exécuter plus de contrats pour des clients externes et accroître ses rentrées de fonds en faisant une promotion dynamique de son savoir-faire et en optimisant sa capacité de production.

## Les trains...

La signature en juillet des nouvelles conventions collectives à l'échelle nationale constitue un autre succès pour VIA dans le cadre d'un programme, amorcé en 1993, qui vise à rationaliser les fonctions du personnel roulant, à moderniser le mode de rémunération du personnel et à améliorer la formation. Les conventions conclues en 1998 se traduiront par des économies annuelles de plus de 15 millions de dollars et contribueront à rehausser la qualité des services à la clientèle à bord de nos trains.

En 1998, nous avons écrit une autre page de l'histoire de réussite de VIA.

service de restauration aux sièges.

clients bénéficient de plus de confort : éclairage aux besoins des gens d'affaires. Les voyageurs en vue d'offrir un environnement de travail adapté courant et adopté une configuration plus souple équipée les sièges des voitures *VIA 1* de prises de économique comme en classe *VIA 1*. Nous avons avons enrichi la gamme de nos services en classe modernes et confortables dans le Corridor. Nous disposition de notre clientèle des voitures d'exploitation, mais surtout de mettre à la cette année a permis d'abaisser nos coûts et la réparation des voitures LRC qui a pris fin Le programme de trois ans prévoyant la peinture



Dès le début de 1998, VIA savait que l'année serait particulièrement ardue si elle voulait rester fidèle à sa mission de devenir la meilleure société de transport de voyageurs au Canada.

► Nous devons réduire nos besoins de financement totaux de 50 millions de dollars supplémentaires afin de les ramener à 178 millions. Il s'agissait de l'une des coupures les plus sévères depuis 1990.

► Nous entrons dans une phase critique des négociations en vue de moderniser nos conventions collectives et d'en arriver à des ententes de travail, notamment sur le programme *Une ère nouvelle pour les services voyageurs (ENSV)*. Ce programme allait radicalement changer la dotation en personnel et l'exploitation des trains, telles que nous les connaissons depuis un siècle.

► Alors que s'achevait une étude exhaustive sur la sécurité ferroviaire, nous nous préparons à apporter des modifications au matériel roulant, aux consignes de sécurité et aux méthodes de formation du personnel pour que le rail voyageurs demeure le mode de transport le plus sûr.



par Denis Gauthier

## Nous avons adapté les principes de gestion de l'entreprise privée au rail voyageurs.

Il a aussi fallu regarder au-delà de 1998 pour planifier l'avenir. Attendre les objectifs de réduction du financement fixés en 1990 – et faire de VIA Rail une société viable et compétitive – n'étaient que la première étape de la revitalisation du rail voyageurs au Canada. Au début de l'année, le ministre des Transports avait demandé au Comité parlementaire permanent sur les transports de tracer les grandes lignes de la prochaine étape, soit l'élaboration d'un plan stratégique à long terme qui permettra au rail voyageurs de prendre le virage du 21<sup>e</sup> siècle.

VIA a participé aux réunions de consultation du Comité et collaboré avec le gouvernement à la suite de la présentation du rapport pour formuler sa vision concrète de l'avenir du rail voyageurs. En même temps, nous devons continuer à nous préoccuper des enjeux actuels. Pour relever les défis qui se sont présentés en 1998, nous avons mobilisé tous nos talents. Nous avons géré le rail voyageurs comme une entreprise privée, donné à nos employés les outils et les ressources dont ils avaient besoin pour bien accomplir leurs tâches, et nous nous sommes assurés que nos clients puissent compter sur la qualité de nos services, ainsi que sur la sécurité et la fiabilité de nos trains.

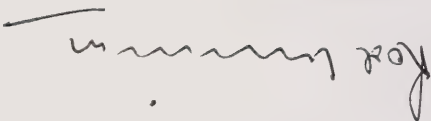


SUMMONTER L'IMPRÉVU  
L'année a débuté par un événement inattendu. En janvier, la gare d'Orléans de voyageurs de l'Ontario du Canada a subi une panne de courant. L'interdiction de nos services a eu des répercussions négatives sur le chiffre d'affaires de VIA. Bien que ce manque à gagner ait été partiellement compensé par l'augmentation de la clientèle enregistrée en septembre lors de la grève à Air Canada, nous n'avons pu nous en remettre pleinement.

Cette situation, combinée à un décalage dans la mise en œuvre d'initiatives de productivité, a fait qu'il a été difficile pour VIA de se conformer à ses objectifs de réduction du financement de 1998 sans compromettre ses fonds d'urgence.

Malgré cela, le revenu de financement de l'État a été de 52 millions de dollars inférieur à celui de 1997, tandis que les exigences budgétaires futures étaient incertaines de 16,8 millions de dollars.

ROD MORRISON



Le président-directeur général,

réponse sécuritaire, moderne, écologique et efficiente à nos besoins futurs en matière de transport.

vitesses dans le 21<sup>e</sup> siècle, atteignant ainsi son potentiel de croissance. Le rail voyageurs constituera une  
du rail un service dynamique et vital pour le Canada – le rail voyageurs transportera les Canadiens à toute  
Les gens de VIA Rail Canada sont prêts. Si nous savons canaliser leur passion – une passion qui a fait  
l'engagement de revitaliser jusqu'aux assises mêmes du rail voyageurs.

voyageurs. Forts d'une réputation internationale bien établie, nous abordons le nouveau millénaire avec  
Cette année, et plus encore le 21<sup>e</sup> siècle, s'annoncent particulièrement prometteurs pour le rail  
par les prestations de qualité supérieure qu'ils sont en droit d'attendre de VIA.

*d'Argent* sur les longs parcours, – notre objectif est de faire en sorte que les voyageurs soient enchantés  
Sur toutes nos liaisons – en classes économique et *VIA 1* dans le Corridor, en classes *Alizés* et *Bleu*  
en tête de nos priorités.

efficacement et plus rapidement à nos clients. Et comme toujours, parallèlement, nous garderons la sécurité  
avant le départ, et nous poursuivrons la modernisation des centres d'appels de VIA pour répondre plus  
système de réservation en offrant aux voyageurs en classe économique la possibilité de choisir leur siège  
Dorval en collaboration avec Aéroports de Montréal. Nous continuerons à perfectionner notre nouveau  
Nous voulons explorer de nouveaux créneaux tels qu'une liaison ferroviaire directe avec l'aéroport de  
Corridor et du tourisme canadien et international sur les liaisons transcontinentales de l'Est et de l'Ouest.  
approche dynamique sur nos principaux marchés, notamment ceux de la clientèle d'affaires dans le  
de meilleurs services. Nous continuerons nos démarches pour réduire nos coûts. Nous allons adopter une  
Nous avons l'intention d'élargir notre clientèle et d'augmenter notre rentabilité en continuant à offrir  
occasions de croissance qui se présenteront en 1999.

gestion du rail voyageurs : exploiter un service sécuritaire, améliorer ses résultats financiers et saisir les  
Entre-temps, la priorité de VIA est de se concentrer sur les principes fondamentaux d'une bonne  
21<sup>e</sup> siècle à un réseau de transport intégré.

Le gouvernement a approuvé les conclusions du rapport. VIA a donc entrepris de collaborer avec le  
ministre des Transports en vue d'élaborer un plan stratégique à long terme touchant tous les aspects du  
rail voyageurs au Canada. Des questions clés y seront abordées telles que la nécessité d'un financement  
stable, un accès plus facile aux voies que VIA partage avec les sociétés de transport de marchandises, et  
l'établissement de partenariats novateurs avec le secteur privé pour offrir aux voyageurs canadiens des  
prestations de qualité. Je suis persuadé qu'ensemble nous trouverons des solutions concrètes pour que le  
rail voyageurs puisse non seulement survivre, mais se développer, afin que les Canadiens aient accès au



Lorsque je me suis joint à VIA Rail au cours de cette année, on parlait déjà du « miracle VIA » : l'histoire d'une société qui a contribué, sans bruit, à l'évolution du transport ferroviaire de voyageurs pour devenir un modèle de gestion responsable et efficace du secteur public. Il ne m'a pas fallu longtemps pour découvrir les artisans de ce miracle : les gens de VIA Rail Canada.

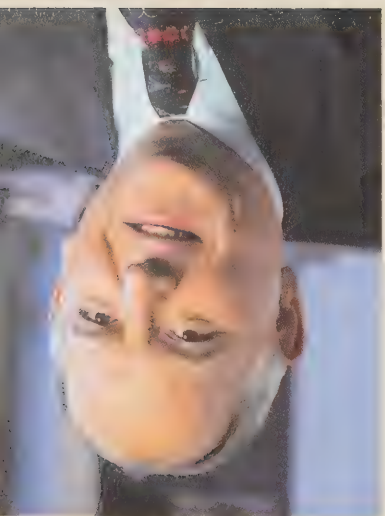
Dans toute ma carrière, que ce soit dans les services gouvernementaux ou dans le secteur du transport de voyageurs, je n'ai jamais rencontré une équipe de personnes aussi dévouées, aussi professionnelles, et aussi passionnées par leur travail. Les gens de VIA ont confiance dans le rail voyageurs. Ils connaissent leur métier. Au quotidien, ils sont déterminés à faire en sorte que les affaires marchent. Et c'est sur cette détermination que repose l'histoire de VIA, l'histoire d'une réussite au-delà de toutes nos espérances.

En 1998, nous avons écrit une autre page de cette histoire. L'année a cependant mal commencé. Janvier, la pluie verglaçante paralysait le Canada et nous forçait à interrompre nos services à l'est de Toronto. Le verglas, ainsi que les températures hivernales douces qui ont suivi dans l'ensemble du pays ont été à l'origine d'un manque à gagner imprévu et des résultats décevants du premier trimestre. Malgré ces conditions difficiles, VIA a réussi à tenir le cap et, cette année encore, à réduire le financement de l'État.

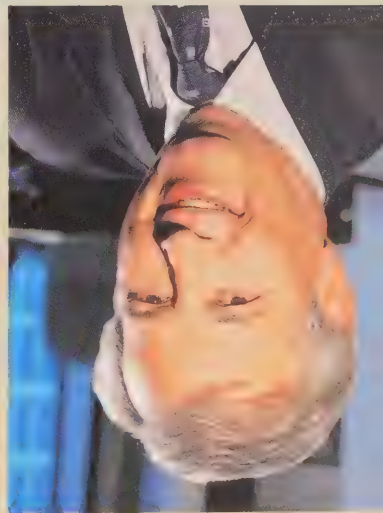
En fait, notre chiffre d'affaires a progressé de 5 % pendant l'exercice, et nous avons continué à combler l'écart qui sépare les produits des coûts. À la fin de 1998, le ratio d'exploitation était de 52 %, ce qui représente un gain spectaculaire de 6 % par rapport à 1997.

Bien que nous ayons réussi à maintenir VIA sur la voie du succès, il est évident que cela deviendra de plus en plus difficile si des changements importants ne sont pas apportés au mode de financement et d'exploitation des services ferroviaires de voyageurs au Canada. Par exemple, il devient urgent d'investir dans notre matériel roulant et les infrastructures. Si nous ne le faisons pas, notre performance en souffrira et les frais de maintenance commenceront à monter en flèche. Inévitablement, nos clients nous quitteront et la qualité ainsi que l'uniformité de nos services risquent d'être compromises.

Heureusement, en 1998, des progrès décisifs ont été réalisés en vue de consolider les fondements du rail voyageurs de l'avenir, et par extension, de l'ensemble des transports publics au Canada. À la demande de l'honorable David Collette, ministre des Transports, le Comité parlementaire permanent des transports a effectué une étude exhaustive sur le rail voyageurs. Dans son rapport, le comité recommande la revitalisation du rail voyageurs, et notamment de nouvelles options plus flexibles pour financer le matériel roulant et les services de VIA.





*Marc LeFrançois*

Le président du Conseil,

Nous venons de nous engager dans la dernière année du siècle : VIA Rail Canada est prête à prendre le virage du millénaire qui marquera le début d'une ère nouvelle pour le rail voyageurs au Canada. En 1998, VIA a relevé les défis auxquels elle avait commencé à s'attaquer dès 1990, à la suite de l'annonce d'une série de réductions permanentes du financement public dans le cadre de la lutte au déficit du gouvernement fédéral. VIA a continué à offrir – et même à améliorer – un service de transport national de voyageurs, tout en retranchant 263 millions de dollars de son niveau de financement annuel, ce qui représente une réduction de 60% sur huit ans. La société a réussi à absorber ces réductions sans toucher à son réseau ferroviaire. En fait, VIA exploite aujourd'hui plus de trains qu'en 1990 et la qualité de ses prestations a progressé de façon remarquable.

VIA a obtenu ces excellents résultats en adaptant les principes de gestion de l'entreprise privée au transport ferroviaire de voyageurs. Une gestion financière saine, des initiatives de productivité et des économies d'exploitation ont contribué à réduire nos coûts. L'amélioration de nos prestations et la priorité accordée à la satisfaction de la clientèle se sont traduites par une solide croissance de nos recettes. Par ailleurs, VIA a conclu des alliances stratégiques avec le secteur privé qui lui ont permis de proposer des produits haut de gamme innovateurs qui répondent à la fois aux besoins des voyageurs canadiens et aux impératifs du financement public.

C'est ainsi qu'a pu émerger une société svelte et efficiente, ayant une connaissance approfondie de tous les rouages du rail voyageurs et capable d'exploiter ses compétences de façon créative dans un marché en pleine évolution.

Nous avons fait nos preuves. Les gens de VIA Rail Canada peuvent être fiers des résultats financiers et opérationnels à leur actif.

Ils ont montré le potentiel qu'a le rail voyageurs lorsqu'il est bien géré, et c'est peut-être là leur plus grande réalisation. Il est maintenant possible pour le Canada de réfléchir sérieusement au rôle que pourrait jouer le rail voyageurs dans les années à venir.

L'actionnaire de VIA – le gouvernement du Canada – a reconnu l'excellente performance de VIA et le savoir-faire qui l'ont conduite sur la voie du succès. Il y a répondu en s'engageant à fournir au rail voyageurs un financement stable à long terme au cours du prochain siècle. Il a reconnu les obstacles à la croissance du rail voyageurs et confirmé son intention de développer des solutions pour les surmonter.

Dans cette optique, VIA a entrepris d'élaborer, en collaboration avec l'État, un plan stratégique à long terme des services ferroviaires de voyageurs au Canada. L'appui et l'encouragement de notre conseil d'administration, qui a largement contribué à la transformation de VIA Rail au cours des années 90, seront déterminants pendant toute la durée de ce processus de planification.

Les services ferroviaires de voyageurs auront leur place dans le Canada de demain. Ce fait est indiscutable, tout comme la qualité et l'efficacité de la gestion de VIA Rail.

Lorsque les obstacles à la croissance auront été levés – c'est-à-dire lorsque le rail voyageurs pourra révéler librement ses extraordinaires possibilités – ce savoir-faire nous permettra de doter les Canadiens, au cours du prochain siècle, du réseau ferroviaire le plus moderne, le plus efficace et le plus innovateur au monde.

# LA GESTION DU RAIL VOYAGEURS

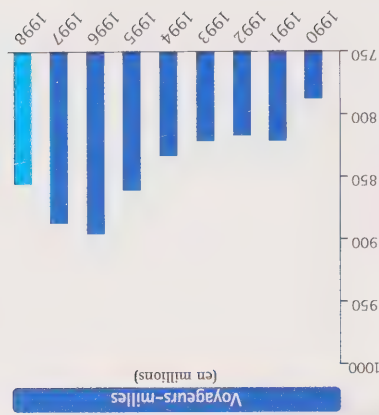
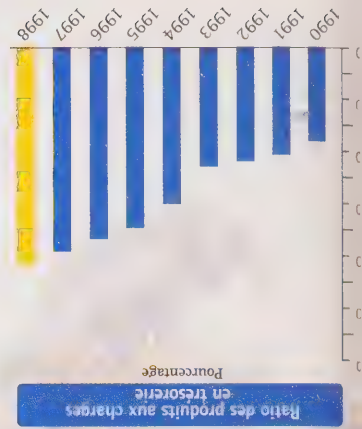
Aucun service ferroviaire voyageurs au monde – ni aucun service de transport public – ne peut survivre sans une quelconque subvention de l'Etat.  
 VIA Rail est néanmoins déterminée à minimiser ses besoins de financement de l'exploitation en réduisant ses coûts et en maximisant ses recettes.

Depuis 1990, nous avons réussi à :

- Réduire nos frais de gestion de 66% ;
- Diminuer nos coûts d'exploitation de 22% ;
- Augmenter nos recettes de 40% ;
- Faire passer le nombre de voyageurs-milles de 785 millions à 856 millions ;
- Réduire l'écart entre les produits et les coûts, et atteindre un ratio d'exploitation de 52%, une hausse de 29% par rapport à 1990 ;
- Réduire le financement public annuel de 263 millions de dollars, soit une réduction totale de 60% en huit ans.

VIA a atteint ces résultats sans sacrifier la moindre section de son réseau ferroviaire voyageurs sans faire de compromis sur la qualité de ses services.  
 En réalité, VIA exploite aujourd'hui plus de trains et offre de meilleurs services qu'au début

des années 90.



## TABLE DES MATIÈRES

Messsage du président - 2

Messsage du président - directeur général - 3

Nous gardons le cap - 5

Saine gestion - 6

Des gens innovateurs - 8

VIA met l'accent sur la sécurité - 10

La vente - 12

La rentée en chiffres - 13

Assurance de la société - 14

Rapport de la direction - 15

Rapport des vérificateurs - 16

Etats financiers - 17

Notes aux états financiers - 20

Les indicateurs financiers et les statistiques d'exploitation - 11

Mme LaFramboise

*Mme LaFramboise*

Le président du Conseil

premier 10 le 31 décembre 1998.

Rail Canada Inc. pour l'exercice

présenter le rapport annuel de VIA

publiques, je suis heureux de vous

la Loi sur la gestion des finances

Conformément aux dispositions de

Monsieur le Ministre,

Ottawa

Ministre des transports

C.P., dépôt

L'honorable David Collette,



Voici!

# VIA Rail Canada

- Nous sommes le service ferroviaire national de voyageurs du Canada. Nous desservons toutes les régions du Canada de l'Atlantique au Pacifique, des Grands Lacs à la baie d'Hudson.
- Nous constituons actuellement l'un des modes de transport les plus sécuritaires, les plus efficaces, les plus rapides et les plus écologiques.
- Nous exploitons 451 trains par semaine qui desservent 450 localités canadiennes.
- Nous employons 3 000 personnes et transportons plus de 3,6 millions de voyageurs.
- Nous parcourons près de 900 millions de voyageurs-milles sur 14 000 kilomètres de voies.
- Nous jouons un rôle important dans l'économie canadienne : notre apport au produit intérieur brut du Canada de l'ordre de 1,8 milliard de dollars par an.

## Dans l'Ouest canadien

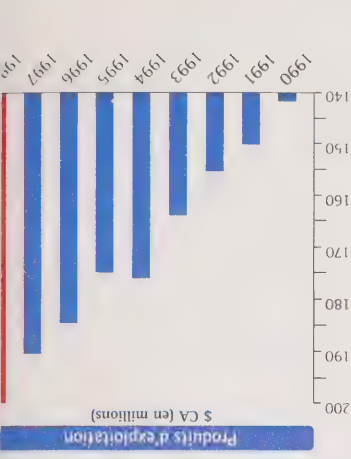
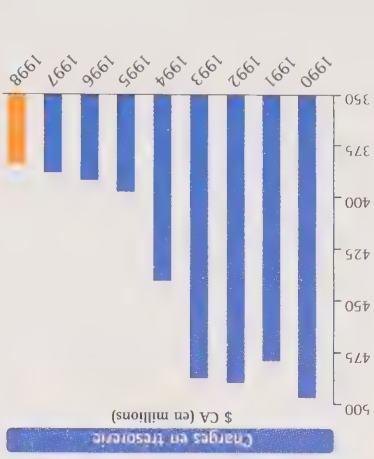
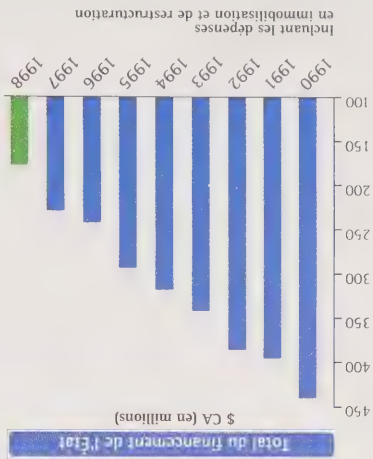
### Dans le corridor Québec – Windsor

### Dans le Canada atlantique

Les services transcontinentaux de l'Ouest de VIA, qui s'adressent essentiellement aux marchés touristiques canadiens et étrangers, jouissent d'une réputation légendaire. Le *Canadien*, un train long parcourant trois fois par semaine, Vancouver trois fois par semaine, a été choisi l'un des cinq « Grands voyages du monde » par la revue *National Geographic*.

Nos trains modernes, aux lignes profilées, rapides et confortables circulent à plus de 160 km/h d'un centre-ville à l'autre, entre les grandes agglomérations du corridor Québec-Windsor. Nous offrons des services abordables et des fréquences pratiques. En classe *VIA 1*, les voyageurs ont accès à des prestations de haute qualité et les gens d'affaires trouvent un environnement spacieux et calme, propice à la détente ou au travail.

Trois fois - par semaine, *Chaleur* parcourt le trajet Montréal-Gaspé en longeant la pittoresque péninsule gaspésienne.



Incluant les dépenses en immobilisation et de restructuration

Une version électronique de ce rapport annuel est disponible sur le site Internet de VIA ([www.viarail.ca](http://www.viarail.ca)).



Canada



A P P O R T A N N U E L 1 9 9 8

VIA Rail Canada



CA1  
VR  
-A56

Government  
Publication

1999 *annual report*



PEOPLE MOVING PEOPLE



**VIA**   
VIA Rail Canada





## The face of VIA Rail Canada

### Corporate Overview

VIA Rail is Canada's national passenger rail service, created by the federal government in 1977. We serve all regions of Canada from the Atlantic to the Pacific coasts, and from the Great Lakes to Hudson Bay.

Our mission is to provide Canadian travellers with high-quality, low-cost transportation that is safe, attractive, and reliable, offering the best possible value for the government, taxpayers, and our customers.

Our vision is to be the best passenger transportation company in Canada.

We fulfill our mission – and we are achieving our vision – by reducing and controlling costs; by maximizing revenues; by providing exceptional service to our customers; and by building on the unique strengths of passenger rail as one of the safest, most efficient and most reliable modes of transportation available.

VIA received \$170 million in government funding in 1999, \$271 million less than in 1990. However, we operate the same network today as in 1950 – running more trains, carrying more passengers, and delivering a higher quality of service than ever before.

In recognition of this success, VIA was named the "Best Canadian Transportation Experience" by the *National Post* in 1999.

VIA's operations contribute about \$1.8 billion annually to Canada's gross domestic product.

### VIA's Services

VIA operates more than 400 trains weekly on 14,000 kilometers of track, connecting over 450 Canadian communities. With some 2,900 employees, VIA trains carried almost 3.8 million passengers over more than 931 million miles in 1999.

**In Western Canada,** VIA's legendary transcontinental service caters mainly to domestic and foreign tourism markets. The *Canadian*<sup>®</sup>, a train running thrice-weekly between Toronto and Vancouver, was named one of the top five "Great Journeys of the World" by *National Geographic*, and one of the "Best Rail Experiences of the World" by the *International Railway Traveler*.

**In the Québec City–Windsor Corridor,** VIA's trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown between Canada's largest business centres. VIA *1* service offers first-class amenities, as well as a roomy, hassle-free environment allowing business travellers to work or relax.

**In Atlantic Canada,** the *Ocean*<sup>™</sup> runs six times a week between Montréal and Halifax, offering first class amenities with its friendly *Easterly*<sup>®</sup> service. The *Chaleur*<sup>™</sup> makes three trips each week from Montréal through the Gaspé Peninsula.

**In rural and remote areas,** VIA operates services designated by the government to meet regional transportation needs.



# THE YEAR AT A GLANCE

The key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the corporation with 1990 representing the first year of the current passenger rail network.

## KEY FINANCIAL INDICATORS

(in millions of dollars)

	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
Total operating revenue	220.6	200.2	190.5	184.5	175.0	176.4	164.2	155.8	150.1	142.8
* Cash operating expenses	389.1	382.6	386.5	389.8	397.3	438.5	485.2	487.1	478.1	493.3
Capital Expenditures	10.9	18.3	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1	31.5
** Total Government funding	170.0	178.4	228.7	245.2	295.4	318.2	348.1	388.9	392.8	441.5

## KEY OPERATING STATISTICS

* Revenue/Cash operating expenses ratio (%)	56.7	52.3	49.3	47.3	44.0	40.2	33.8	32.0	31.4	28.9
Total passengers carried (000's)	3,757	3,646	3,765	3,666	3,597	3,586	3,570	3,601	3,633	3,536
Total passenger miles (000,000's)	931	856	884	892	859	834	820	817	820	785
Government operating funding per passenger mile (cents)	18.3	20.8	24.0	25.2	29.8	35.1	41.0	42.1	43.0	52.2
Train miles operated (000's)	6,448	6,325	6,482	6,472	6,219	6,524	6,515	6,483	6,247	6,365
Car miles operated (000's)	43,168	42,068	41,242	40,491	37,100	36,351	35,861	35,993	35,890	35,767
Average passenger load factor (%)	59	56	58	59	61	60	59	57	58	57
Average number of passenger miles per train mile	144	135	136	138	138	128	126	126	131	123
On-time performance (%)	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Number of employees at year-end	2,909	2,952	2,969	3,000	3,178	3,718	4,131	4,478	4,402	4,525

\* Cash operating expenses exclude amortization of properties and reorganization charges.

\*\* Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of 16.5M in 1999 and 33.6M in 1998 as described in Note 5 of the financial statements.



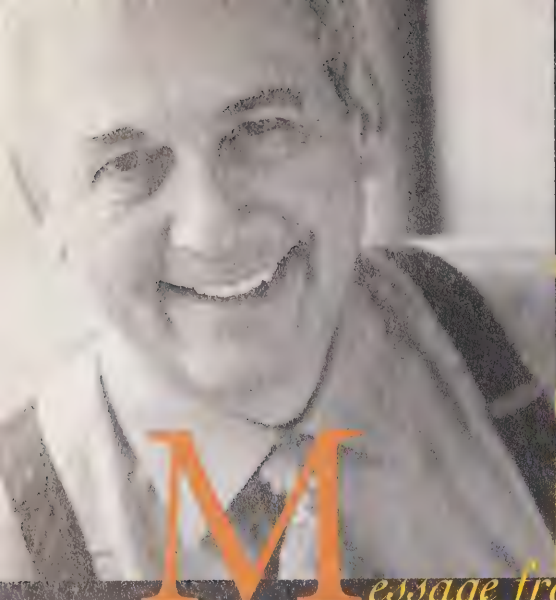
The Honourable Jean Charest, PC, M.P.  
Minister of Transport Canada

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the Financial Administration Act, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s annual report for the year ending December 31, 1999.

*Marc LeFranc*

MARC LEFRANC  
Chairman of the Board



## M Message from the Chairman

The last year of the 20<sup>th</sup> century was the best year in the history of VIA Rail. In terms of revenue growth, ridership, on-time performance, and cost management - in fact, virtually every measure of performance - VIA met or exceeded its targets.

This is an extraordinary accomplishment.

When I came to VIA as Chairman of the Board in 1993, the corporation faced many difficult questions - questions about the place of passenger rail in the Canadian transportation sector, about the ability of VIA Rail to respond to a changing marketplace, and - above all - about VIA's ability to maintain a viable service with dramatically lower funding levels from the federal government.

Every year since then, the people of VIA have worked hard at answering those questions. In the process, they have transformed VIA into one of the finest, best managed corporations in Canada.

VIA's management team has developed an operational, financial management and marketing expertise second to none. Every single employee has brought an astonishing level of energy and professionalism to the job, every day. VIA's Board of Directors has consistently supported and guided VIA's efforts to be not just a viable player, but an industry leader in the Canadian transportation marketplace.

It is both an honour and a pleasure to be part of this effort. VIA Rail has eliminated an impressive \$271 million from its annual funding level and it has done this while improving and adding new products and services across the country. Most importantly, it has shown that a modern, efficient, well-managed passenger rail service is capable of responding to the future needs of Canadians, in a way that no other passenger service can do.

There is no question that passenger rail has a place in a national transportation system for the 21<sup>st</sup> century. Such a system must be increasingly sensitive to the need for safety, environmental responsibility, value for money, and to the problems of traffic congestion on the roads and in the air. VIA's shareholder, the Government of Canada, has recognized that passenger rail can address these concerns. The Minister of Transport, the Honourable David Collenette, in particular, has demonstrated an unequivocal commitment to good public transportation, and to a long-term policy for passenger rail that reflects the needs of Canadian travellers.

Developing such a long-term strategy is a very difficult task, and VIA Rail continues to work closely with the Minister of Transport to resolve the complex issues involved in financing a modern passenger rail service.

I am confident that these issues will be resolved soon. And I am confident that VIA Rail is ready to serve Canadians well and to earn its place in the future - competing for investment, for customers, and for a growing share of the market, as the best passenger transportation service in Canada.

MARC LEFRANÇOIS  
Chairman of the Board



Throughout the 1990s, VIA Rail worked hard to streamline operations, to reposition itself in the marketplace, and to revitalize passenger rail for Canada's future. In 1999, those efforts came together better than ever before. We ended the decade - and the century - with an outstanding year. And we ended the year with something special.

On New Year's Eve, people across the country got on board to take the train into the new millennium. VIA's six "millennium trains" offered an opportunity to celebrate the dawn of a new century in a way that is uniquely Canadian. One hundred years ago, passenger rail helped to bring Canada into the 20th century. As the century closed, a renewed passenger rail service was moving with confidence into Canada's future. The millennium trains demonstrated that confidence - and they were filled to capacity.

In 1999, we demonstrated that VIA Rail is not only a competent passenger service operator: we are also a smart, innovative leader in passenger transportation. We know the market. We know how to develop products and services that respond to the market. We have the solid business expertise - the people, the financial know-how, the management skills - to deliver that product effectively.

The numbers tell the story:

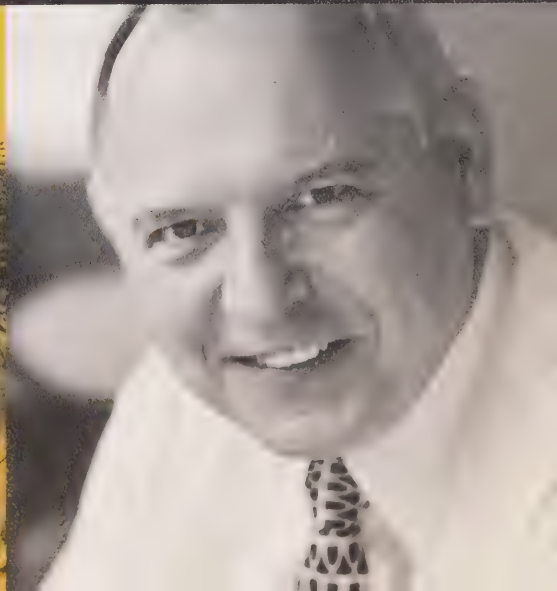
- Revenues for 1999 totaled \$220.6 million - \$20.4 million higher than in 1998, and almost \$78 million more than in 1990.
- Operating expenses were down \$104.2 million compared to 1990.
- Government funding was the lowest in recent history - more than 60 percent lower than in 1990.
- We carried more passengers - almost 3.8 million - and logged more passenger miles - 931 million - our best performance of the decade.
- At 56.7 percent, our revenue/cost ratio is almost double what it was in 1990, and VIA's best result ever.
- In terms of market growth, we outperformed virtually every other player in the travel industry.

Our financial performance was especially remarkable, given the unexpected costs we absorbed during the year. Costs resulting from rail accidents in 1999, the implementation of safety recommendations following the 1997 Biggar accident, and from Y2K compliance initiatives all added up to higher operating costs than we had hoped for.

Given the tight financial situation, we kept capital expenditures to a minimum at \$10.9 million - the lowest amount in recent memory. With lower capital spending, and dramatically increased revenues, we managed to absorb the extra costs over the year without exceeding our approved budget.

The end result demonstrates VIA's capabilities as a corporation. As we enter a new century, VIA is presenting the new face of passenger rail to Canadians - as the well-managed, smart, innovative leader in passenger transportation.

## P resident's Review of 1999





## THE FACE OF VIA'S PEOPLE

It is the people of VIA who bring this new face to the future. I cannot emphasize enough the important contribution that each and every employee at VIA made to our success in 1999.

We have worked hard at VIA to create a corporate culture where everyone is treated with respect. We give them the tools they need to do their job. We invest in them through training and development. But ultimately, it is their commitment to do their job well, to use the tools available, to exercise their skills effectively, that makes everything work. At VIA, that level of individual commitment is incredible.

In 1999, VIA continued to invest substantial time and effort in training, and in enhancing communication between people - both within and outside of the organization. For example, an important element of our training for locomotive engineers involves direct, hands-on contact with operations in our maintenance centres. We believe that when the people who operate our trains understand what goes on in the shop - and when the people in maintenance understand the job that the engineers have to do - everyone does their job better.

This approach to training and communication was particularly important during the first full year of operation under our *New Era Passenger Operation (NEPO)* initiative. Under *NEPO* the conductor and assistant conductor positions were merged with the locomotive engineer position, giving all customer-contact responsibilities to a single on-train employee in charge of customer service. The transition to *NEPO* required extensive training, to ensure not only better customer service but the safe operation of our trains. In 1999, this effort paid off, as operations under *NEPO* became established and functioned extremely well.



## THE FACE OF SAFETY

Our commitment to safety has become more visible, and directly involves every employee more than ever before. In May, VIA officially launched a new safety policy under the slogan "Safety First and Foremost". I have made it my personal commitment to make safety the first focus of attention for every employee, every day.

This priority on safety is reflected in the appointment of a senior executive in charge of safety and in the new Executive Safety Council, which I personally chair. The executive council regularly reviews reports from 20 Safety and Health Committees across the country, and when an issue is raised for action - action is taken.

The Safety Council is part of the new Safety Management System that VIA is developing - one of the first in the Canadian rail industry. As part of this system, VIA also invested in state-of-the-art emergency response software.

The Safety Management System was initiated following a review of VIA operations in 1998 by Terry Worrall and Colin Churcher, two rail safety experts. Mr. Churcher conducted a follow-up review in 1999.

In his report, Mr. Churcher notes "a new attitude at VIA. Everywhere I went, I was aware of greater emphasis being placed on safety."

Unfortunately, many rail accidents are the result of circumstances beyond our control, as when a motor vehicle attempts to cross tracks in front of a train. The only way to avoid such incidents is through public education. We continue to work closely with initiatives such as *Operation Lifesaver* to alert the public to the dangers of trying to "beat the train".

In 1999, an accident near Thamesville, Ontario, claimed the lives of two locomotive engineers. We were all deeply affected by the tragic deaths of Don Blain and Kevin Lihou. Everyone at VIA is committed to ensure that such an incident will not happen again.

## THE FACE OF GOOD MANAGEMENT

VIA's bottom line for 1999 attests to the expertise of VIA's management team. Throughout the year, we continued to stress the fundamentals of operating passenger rail as a business. Sound financial management, enhanced productivity, and operating economies all helped to reduce costs. Quality service, clearly focused on the needs of the customer, helped to generate significant revenue growth. A first-rate marketing team, and innovative product development, helped to increase traffic and get more people on our trains.

One of our noteworthy achievements in 1999 was an improvement in on-time performance - the first major improvement in ten years. On-time performance is one of the biggest factors influencing a customer's decision to take the train, and the good results achieved in 1999 came about through a lot of hard work, and persistent, day-to-day management. Senior management made it a priority to track performance every day, to identify performance problems, and to follow them through to their resolution.

Since on-time performance is directly affected by the rail infrastructure - and since most of that infrastructure is owned and maintained by the freight railways - VIA made a successful effort to improve communications with the operators in the field. VIA managers now meet regularly with other railway managers responsible for train scheduling and infrastructure operations. We understand better than ever before the constraints they are working under. They understand better than ever before our expectations with respect to performance. As a result, we can identify and resolve many potential problems before they arise, or adjust our own operating schedules when necessary.

A second important accomplishment for the year was the successful upgrading of our management information systems, as part of VIA's Y2K compliance initiatives. All key financial and human resource systems were replaced or upgraded to a state-of-the-art, compliant operating platform. Every technical system which could be affected by the Y2K bug was thoroughly tested, and upgraded if necessary. All systems operated flawlessly into the new year.

VIA's Equipment Maintenance department is continuing work towards ISO 9002 certification, developing quality standards, principles of process management and control, and regular compliance testing. We expect to achieve ISO 9002 certification in the year 2000. We are also applying for ISO 14001 certification for all environmental management activities within Equipment Maintenance. Applying these standards to such activities as recycling materials and handling toxic substances will help to ensure that passenger rail remains one of the most environmentally responsible transportation options in Canada.

#### THE FACE OF VIA IN THE MARKETPLACE

Passenger rail is increasingly recognized in the marketplace as more than just a viable transportation alternative. It is a *smart* choice for travellers.

VIA has developed a high level of expertise in identifying and serving key market segments where passenger rail is the smart choice for consumers. We enjoyed particularly strong growth in the tourism market, with our *Silver & Blue*™ service on the *Canadian* in the West and our *Easterly* class service on the *Ocean* in the East.

Early in the year, we introduced a new airport shuttle and seamless baggage-handling service, called *AirConnect*™, to meet the needs of passengers travelling to Montreal to catch flights from Dorval International Airport. We also added one more Ottawa-Montréal frequency, scheduled to coincide with international arrivals and departures at the airport. In December, we introduced major improvements to *VIA Préférence*®, our customer rewards program with more than 200,000 members. The program now offers our most loyal customers an enriched package of rewards, and a new travel redemption option for short-distance trips.

VIA began exploring a number of new market opportunities during 1999. For example, we launched a pilot project in November, in partnership with Amtrak, to test the viability of a new express package service, carrying express shipments between Toronto and Chicago. We also began preparing new product and service offerings for the year 2000, which will enhance our response to the needs of business travellers in the Corridor.

#### THE FACE OF VIA IN CANADA

I believe that VIA's success in 1999 is ultimately due to the fact that passenger rail offers a vital contribution to meet Canada's emerging and future transportation needs.

Canadians are moving back to passenger rail, in part because they are fed up with congested highways. They are moving back to passenger rail because they want transportation that offers excellent value for their money. They are moving back to passenger rail because it is an important part of our heritage, and an important part of this country's future.

We at VIA Rail are proud to operate Canada's national passenger rail service, and we are very mindful of the responsibility this entails - a responsibility to serve Canadians well, to respond to the future, and to celebrate our heritage.

Canadian passenger rail is recognized as one of the most innovative, best run, best managed services in the world. Naturally, VIA is very gratified by this recognition as a corporation. But we are even more gratified that this recognition is given to us as *Canada's* passenger rail network.

Our new official logo adopted in 1999 reflects our commitment to Canada and Canadians. Combining the old VIA logo with the Canada wordmark and the maple leaf, the new symbol reinforces Canadians' pride in, and ownership of, their national passenger rail system. It conveys our pride to our customers, and to our employees. And it provides a constant reminder of why we are here: to serve Canadians.

It is by serving Canadians well that passenger rail will grow and prosper.

#### THE FUTURE

The face of VIA Rail today is that of an organization stronger, healthier, and more focused on the needs of the Canadian marketplace than ever before. There is enormous potential for passenger rail to grow in the years ahead.

There are also many challenges to overcome before that potential can be realized. The most important challenge is to provide passenger rail with access to the capital it needs to replace ageing equipment, and to modernize the infrastructure so that it can support new, more frequent, and faster train services.

The need for capital investment is critical, and urgent.

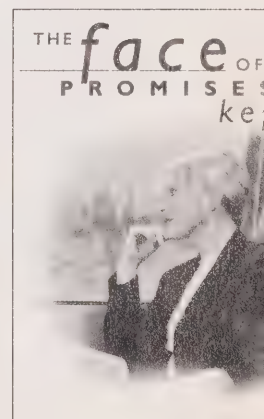
The federal government recognizes the urgency, and is exploring a number of new, innovative ways to finance passenger rail services for the future.

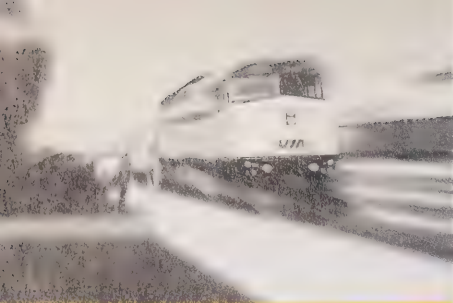
I am confident that a sound, durable, fiscally responsible solution can and will be found. Everyone at VIA Rail Canada shares this confidence. We are ready to move forward, to build on the momentum of 1999, and to make passenger rail the industry leader in the year 2000 and beyond.



ROD MORRISON

President and Chief Executive Officer





# CORPORATE DIRECTORY

*Novembre - Décembre 1999*

## BOARD OF DIRECTORS

Michel Biron, Nicolet, Québec  
 Greg Black, Bracebridge, Ontario  
 Jacqueline L. Boutet, Montréal, Québec  
 Alan Chapple, Toronto, Ontario  
 Anthony Friend, Q.C., Calgary, Alberta  
 Mary Barbara Kane, Halifax, Nova Scotia  
 Wendy Kelly, Regina, Saskatchewan  
 Yvon LeBlanc, Bouctouche, New Brunswick  
 Marc LeFrançois, *Chairman of the Board*, Montréal, Québec  
 Jeffery Lyons, Q.C., Toronto, Ontario  
 Robert Matteau, Grand-Mère, Québec  
 Marlene McGraw, Brantford, Ontario  
 Rod Morrison, *President and Chief Executive Officer*, Montréal, Québec  
 Donald Pettit, Vancouver, British Columbia  
 James J. Smith, Winnipeg, Manitoba

## OFFICERS

Marc LeFrançois, *Chairman of the Board*  
 Rod Morrison, *President and Chief Executive Officer*  
 Paul Côté, *Vice-President, Customer Services*  
 Steve Del Bosco, *Vice-President, Service Delivery*  
 Mike Greenberg, *Vice-President, Procurement and Real Estate*  
 Michael Gushue, *Vice-President, Human Resources and Corporate Affairs*  
 Christena Keon Sirsly, *Vice-President, Marketing and Information Services*  
 Carole Mackaay, *General Counsel and Corporate Secretary*  
 John Marginson, *Vice-President, Equipment Maintenance*  
 J. Roger Paquette, *Vice-President, Planning and Finance, and Treasurer*

## COMMITTEES OF THE BOARD

### *Executive Committee*

Marc LeFrançois, *Chairman*  
 Jacqueline L. Boutet  
 Anthony Friend, Q.C.  
 Jeffery Lyons, Q.C.  
 Robert Matteau  
 Rod Morrison

### *Human Resources Committee*

Donald Pettit, *Chairman*  
 Greg Black  
 Mary Barbara Kane  
 Wendy Kelly  
 Jeffery Lyons, Q.C.  
 James J. Smith

### *Planning and Finance*

Yvon LeBlanc, *Chairman*  
 Michel Biron  
 Greg Black  
 Jacqueline L. Boutet  
 Anthony Friend, Q.C.  
 Mary Barbara Kane

### *Investment Committee*

Jeffery Lyons, Q.C., *Chairman*  
 Alan Chapple  
 Anthony Friend, Q.C.  
 Yvon LeBlanc  
 Robert Matteau  
 Marlene McGraw

### *Audit Committee*

Anthony Friend, Q.C., *Chairman*  
 Michel Biron  
 Jacqueline L. Boutet  
 Alan Chapple  
 Robert Matteau  
 Marlene McGraw  
 Donald Pettit

2 Place Ville Marie  
 Montréal, Québec  
 H3B 2C9  
 (514) 871-6000

P.O. Box 8116, Station A  
 Montréal, Québec  
 H3C 3N3

1161 Hollis Street  
 Halifax, Nova Scotia  
 B3H 2P6  
 (902) 494-7906

65 Front Street West  
 Room 222  
 Toronto, Ontario  
 M5J 1E6  
 (416) 956-7600

104-123 Main Street  
 Winnipeg, Manitoba  
 R3C 1A3  
 (204) 949-7400

1150 Station Street  
 Vancouver, B.C.  
 V6A 2X7  
 (604) 640-3700





# MANAGEMENT REPORT

*Year ended December 31, 1999*

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information used elsewhere in the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, general partnership, as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Raymond Chabot Grant Thornton, general partnership, have audited the Corporation's financial statements and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors, consisting solely of outside Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.



ROD MORRISON  
*President and  
Chief Executive Officer*



J.R. PAQUETTE  
*Vice-President,  
Planning and Finance,  
and Treasurer*

Montréal, Canada  
February 9, 2000

# AUDITORS' REPORT

TO THE MINISTER OF TRANSPORT

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 1999 and the statements of operations and deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

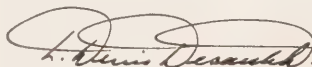
In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 1999 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and the regulations, the *Canada Business Corporations Act* and the articles and the by-laws of the Corporation.



RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON  
General partnership  
Chartered Accountants

Montréal, Canada  
February 9, 2000



L. DENIS DESAUTELS, FCA  
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada  
February 9, 2000

# F INANCIAL STATEMENTS

*As at December 31*

## BALANCE SHEET

(in thousands)

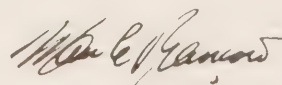
	Notes	1999	1998
<b>Current assets</b>			
Cash and term deposits		\$ 3,846	\$ 12,733
Accounts receivable, trade		11,262	7,668
Accounts receivable, other		15,682	3,645
Receivable from the Government of Canada		–	23,678
Temporary investments	6	50,039	33,563
Materials		16,535	16,111
		<b>97,364</b>	<b>97,398</b>
<b>Long-term assets</b>			
Properties	4	487,823	520,255
Asset renewal fund	5 and 6	28,260	9,682
		<b>516,083</b>	<b>529,937</b>
		<b>\$ 613,447</b>	<b>\$ 627,335</b>
<b>Current liabilities</b>			
Accounts payable and accrued liabilities		\$ 86,965	\$ 79,217
Deferred revenue		5,037	4,805
		<b>92,002</b>	<b>84,022</b>
<b>Long-term liabilities</b>			
Deferred pension	8	41,697	40,072
Network restructuring and reorganization charges	9	14,408	16,029
Other		5,539	5,989
		<b>61,644</b>	<b>62,090</b>
Deferred capital funding	10	<b>487,107</b>	<b>499,211</b>
<b>Shareholder's deficiency</b>			
Share capital	11	9,300	9,300
Contributed surplus	12	4,345	3,812
Deficit		(40,951)	(31,100)
		<b>(27,306)</b>	<b>(17,988)</b>
		<b>\$ 613,447</b>	<b>\$ 627,335</b>

*See accompanying notes to financial statements*

Signed on behalf of the Board,



ANTHONY FRIEND, Q.C.  
Director and Chairman of the Audit Committee



MARC LEFRANÇOIS  
Director and Chairman of the Board



# FINANCIAL STATEMENTS

Year ended December 31

## STATEMENT OF OPERATIONS AND DEFICIT

(in thousands)

	Notes	1999	1998
<b>Revenue</b>			
Passenger		\$ 202,096	\$ 185,861
Other		18,527	14,297
		<u>220,623</u>	<u>200,158</u>
<b>Expenses</b>			
Customer services		223,815	228,020
Equipment maintenance		77,459	75,840
Marketing and sales		25,909	28,928
Support services		38,643	35,196
General and administrative		21,812	16,101
Pension	8	1,625	43,244
Amortization		41,951	39,683
Reorganization charges		9,543	(5,538)
		<u>440,757</u>	<u>461,474</u>
Net operating loss before funding from the Government of Canada		<u>220,134</u>	<u>261,316</u>
Operating funding from the Government of Canada		170,000	178,413
Amortization of deferred capital funding		42,071	41,461
Net results of operations before taxes		<u>(8,063)</u>	<u>(41,442)</u>
Income and federal large corporation taxes	-	1,788	(1,165)
Net results of operations for the year		<u>(9,851)</u>	<u>(40,277)</u>
Retained earnings (deficit), beginning of year		(31,100)	9,177
Deficit, end of year		<u>\$ (40,951)</u>	<u>\$ (31,100)</u>

See accompanying notes to financial statements

# FINANCIAL STATEMENTS

Year ended December 31

## STATEMENT OF CASH FLOWS

(in thousands)

	1999	1998
<b>Operating activities</b>		
Net results of operations for the year	\$ (9,851)	\$ (40,277)
Non-cash charges (credits) to operations:		
Amortization of properties	41,100	40,988
Losses (gains) on write-off, retirement and disposal of properties	1,199	(952)
Amortization of investment tax credits	(348)	(353)
Amortization of deferred capital funding	(42,071)	(41,461)
Changes in non-cash working capital	18,727	22,802
Change in deferred pension	1,625	43,245
Change in network restructuring and reorganization charges	(1,621)	(13,059)
Change in other long-term liabilities	(102)	(832)
	<b>8,658</b>	<b>10,101</b>
<b>Financing activities</b>		
Capital funding from the Government of Canada	30,500	—
Receivable from the Government of Canada	—	2,944
	<b>30,500</b>	<b>2,944</b>
<b>Investment activities</b>		
Change in asset renewal fund	(18,578)	27,831
Change in temporary investments	(16,476)	(33,563)
Acquisition of properties	(10,910)	(18,332)
Proceeds from sale of properties	1,043	2,525
Change in accounts payable and accrued liabilities related to properties	(3,124)	(250)
	<b>(48,045)</b>	<b>(21,789)</b>
<b>Cash and term deposits</b>		
Decrease during the year	(8,887)	(8,744)
Balance, beginning of year	12,733	21,477
Balance, end of year	<b>\$ 3,846</b>	<b>\$ 12,733</b>
Represented by:		
Cash	\$ (583)	\$ 1,174
Term deposits, 5.06%, maturing in January, 2000 (1998: 5.1%)	4,429	11,559
	<b>\$ 3,846</b>	<b>\$ 12,733</b>

See accompanying notes to financial statements

# N

# OTES TO FINANCIAL STATEMENTS

*As at December 31, 1999*

## 1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the best passenger transportation company in Canada with a mission to provide high-quality, low-cost passenger service. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to the *Income Tax Act* (Canada) and those of certain provinces.

## 2. ACCOUNTING POLICIES

These financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

### a) Funding from the Government of Canada

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded in the Statement of operations and deficit. The amounts are determined on the basis of operating costs less commercial revenues excluding non-cash transactions relating to properties, certain network restructuring and reorganization charges, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable properties is recorded on an accrual basis as deferred capital funding on the Balance sheet and amortized on the same basis and over the same periods as the related capital assets. Upon disposition of the funded depreciable properties, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to these properties. Funding for non-depreciable capital assets is recorded as contributed surplus.

### b) Materials

Materials are valued at weighted average cost.



# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

*As at December 31, 1999*

## c) Properties

Properties acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at the net transfer values while subsequent additions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other property upgrading are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the properties concerned; otherwise, costs are expensed as incurred.

Retired assets are written down to their net realizable value.

## d) Amortization of properties

Amortization of properties is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of properties, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 29 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 38 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other assets	3 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired assets.

## e) Leases

Properties recorded under capital leases are amortized on a straight-line basis over 20 years, which is representative of their useful lives.

Rental payments under operating leases are expensed as incurred.

## f) Deferred credits

Investment tax credits are amortized over the estimated useful lives of the related properties. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of properties. These credits are included in other long-term liabilities

## g) Pension plans

The Corporation has defined benefit pension plans, based on retirement age, compensation and length of service, covering all its permanent employees.

The cost to the Corporation is determined by actuarial valuations which allocate to each year, the accrued portion of the benefits based on projections of employees' compensation levels to the time of their retirement, prorated on employees' years of service.

## NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

*As at December 31, 1999*

Pension expense (Note 8) includes the cost of benefits attributable to services rendered during the current year, the amortization of past service costs, the amortization of experience gains and losses as well as the amortization of plan amendments. Amortization is calculated on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups.

The difference between the accumulated pension expense and the employer's contributions to the pension funds (Deferred pension) is reflected in the Balance sheet as a long-term liability.

### **h) Employee termination and special benefits**

Employee termination and special benefits provided for under labour agreements and special programmes relate to the restructuring and reorganization of the operations. These benefits are recognized when a decision has been approved by management and an estimate of future costs can be reasonably calculated.

Management recognizes changes in the liability from the original estimates based on the results of actual experiences.

### **i) VIA Préférence program**

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's "VIA Préférence" frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities. The revenues from the sale of point credits to participating partners are recorded as revenue in the year in which the credits are sold.

### **j) Financial instruments**

The estimated fair value of financial instruments, except for the asset renewal fund and temporary investments, approximates their carrying value due to their current nature.

The temporary investments are carried at the lower of cost and market.

The asset renewal fund is carried at cost.

## NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

*As at December 31, 1999*

### k) Income taxes

The Corporation follows the future income tax method of accounting for income taxes.

### l) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements in accordance with generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect amounts reported in the financial statements and accompanying notes. Network restructuring and reorganization charges, amortization of properties, pension charges and contingencies are the most significant items where estimates are used. Actual results could differ from those estimates.

### 3. RECONCILIATION OF NET RESULTS OF OPERATIONS TO GOVERNMENT FUNDING BASIS

The Corporation receives its funding from the Government of Canada based primarily on cash flow requirements. Items recognized in the Statement of operations and deficit in one year may be funded by the Government of Canada in different years. Accordingly, the Corporation has different net results of operations for the year on a government funding basis than on a generally accepted accounting principles basis. These differences are outlined below:

(in millions of dollars)

	1999	1998
Net results of operations for the year	(9.8)	(40.3)
Items not requiring (not providing) operating funds:		
Amortization and gains and losses on properties	42.3	40.0
Amortization of deferred capital funding	(42.1)	(41.4)
Reorganization charges to be funded in subsequent years	6.4	(8.8)
Payment of prior years' reorganization charges	(4.4)	(8.0)
Pension	1.6	43.3
Operating funding deficit for the year (see note 5)	(6.0)	(15.2)



## NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

*As at December 31, 1999*

### 4. PROPERTIES

(in millions of dollars)

	1999			1998		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	4.3	—	4.3	3.8	—	3.8
Rolling stock	510.4	267.6	242.8	512.9	246.8	266.1
Maintenance buildings	159.6	84.1	75.5	159.5	79.9	79.6
Stations and Facilities	34.0	14.2	19.8	35.1	13.1	22.0
Infrastructure improvements	92.9	31.7	61.2	92.9	29.2	63.7
Leasehold improvements	88.3	59.0	29.3	89.4	55.5	33.9
Machinery and Equipment	29.0	21.5	7.5	28.2	19.9	8.3
Information systems	59.2	48.5	10.7	50.7	42.1	8.6
Other assets	18.8	18.6	0.2	20.9	20.4	0.5
	<b>996.5</b>	<b>545.2</b>	<b>451.3</b>	<b>993.4</b>	<b>506.9</b>	<b>486.5</b>
Projects in progress			15.0			12.1
Retired assets (at net realizable value)			21.5			21.6
			<b>487.8</b>			<b>520.2</b>

On December 31, 1999 the gross value of assets under capital leases included above was \$3.2 million (1998: \$3.5 million) and related accumulated amortization thereon amounted to \$2.2 million (1998: \$2.3 million).

Projects in progress primarily consist of equipment and information systems.

### 5. ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as the operating savings resulting from the rationalization of its maintenance activities, in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects.

During the year, the Corporation received \$30.5 million from the Government of Canada as a replenishment of the Asset renewal fund. After Treasury Board approval, the Corporation drew down from the Asset renewal fund \$5.6 million (1998: \$15.2 million) for operating expenditures and \$10.9 million (1998: \$18.3 million) for capital expenditures.

## NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

*As at December 31, 1999*

### 6. TEMPORARY INVESTMENTS AND ASSET RENEWAL FUND

The investment decisions for the Temporary investments and Asset renewal fund are consistent with the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations*.

The Temporary investments and Asset renewal fund include the following investment instruments:

(in millions of dollars)

	1999		1998	
	Cost	Market value	Cost	Market value
Canadian bonds and discount notes	30.3	30.6	20.8	22.5
Pooled equity unit trust	38.1	46.8	22.3	22.7
Cash and short-term investments	9.9	9.9	0.1	0.1
<b>Balance, end of year</b>	<b>78.3</b>	<b>87.3</b>	<b>43.2</b>	<b>45.3</b>
Represented by:				
Temporary investments	50.0	55.9	33.5	35.2
Asset renewal fund	28.3	31.4	9.7	10.1
	<b>78.3</b>	<b>87.3</b>	<b>43.2</b>	<b>45.3</b>

Canadian bonds and discount notes bear interest at rates varying between 4.00% and 11.25% (1998: 4.25% and 11.25%) and mature between January 2000 and December 2031.

The fair value of Canadian bonds, discount notes and pooled equity unit trust is equivalent to the market value based on the current bid price at the balance sheet date.

The Corporation is not encountering any significant market, cashflow or interest rate risk related to these investments.

### 7. INCOME AND FEDERAL LARGE CORPORATION TAXES

The Corporation has net timing differences of \$75.7 million (1998: \$70.5 million) resulting from items not deducted for income tax purposes, the benefit of which has not yet been recognized in the financial statements. These timing differences generally result from the accrual of pension costs and network restructuring and reorganization charges. The Corporation has unused tax losses in the amount of \$9.7 million which will expire in the year 2005.

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

*As at December 31, 1999*

## 8. PENSION PLANS

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1998 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries. Based on these valuations and actuarial projections for 1999, the accumulated plan benefits as at December 31, 1999 are \$981.8 million (1998: \$961.2 million). The net assets available to provide for these benefits at actuarial adjusted market values as at that date amount to \$1,123.8 million (1998: \$1,027.5 million).

(in millions of dollars)

	1999	1998
<b>Pension Expense:</b>		
Current service cost	9.0	9.0
Past service amortization	24.2	24.0
Amortization of experience gains	(34.5)	(30.5)
Plan amendment for early retirement program	–	39.4
Interest charges on accrued liabilities	2.9	1.3
	<b>1.6</b>	<b>43.2</b>
<b>Deferred pension:</b>		
Balance, beginning of year	40.1	(3.1)
Pension expense	1.6	43.2
Balance, end of year	<b>41.7</b>	<b>40.1</b>



# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

*As at December 31, 1999*

## 9. NETWORK RESTRUCTURING AND REORGANIZATION CHARGES

The Corporation has incurred expenses related to approved plans for the restructuring of its transportation network on October 4, 1989 as well as subsequent reorganizations.

The present value of the projected cost is recorded as a liability. As at December 31, 1999 a provision of \$21.0 million (1998: \$25.2 million), of which \$14.4 million (1998: \$16.0 million) is reflected as a long-term liability, has been recorded to provide for the on-going costs of severance payments and employment security benefits governed by labour agreements, special programmes and arbitration decisions which may extend over several years.

## 10. DEFERRED CAPITAL FUNDING

(in millions of dollars)

	1999	1998
Balance, beginning of year	499.2	540.6
Asset Renewal Fund replenishment	30.5	-
Government Funding for depreciable capital assets	-	-
Government Funding for land investment transferred to Contributed Surplus	(0.5)	-
Amortization of deferred capital funding	(42.1)	(41.4)
Balance, end of year	487.1	499.2

An amount of \$2.2 million of the asset renewal fund replenishment of \$30.5 million was used to finance capital assets in 1999. The remaining balance of \$28.3 million is not being amortized.

## 11. SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares of no par value. As at December 31, 1999 and 1998, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.

## 12. CONTRIBUTED SURPLUS

Contributed Surplus represents the Capital Funding from the Government of Canada of \$4.3 million (1998: \$3.8 million) for investments in land.

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

*As at December 31, 1999*

## 13. COMMITMENTS

- a) The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate and computer equipment are as follows:

(in millions of dollars)

2000	12.8
2001	11.8
2002	7.7
2003	7.2
2004	5.8
Subsequent years up to 2047	23.9
	<hr/> 69.2 <hr/>

- b) Effective January 1, 1989 as well as in 1998 and 1999, the Corporation entered into a train service agreement and other agreements for the use of tracks and control of train operations. These agreements expire up to December 31, 2008.
- c) The Corporation has issued letters of credit totalling approximately \$9.7 million (1998: \$8.2 million) to various provincial government workmen's compensation boards as security for future payment streams.

## 14. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies, and enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and are recorded at exchange value.

## 15. UNCERTAINTY DUE TO THE YEAR 2000 ISSUE

The Year 2000 issue arises because many computerized systems use two digits rather than four to identify a year. Date-sensitive systems may recognize the year 2000 as 1900 or some other date, resulting in errors when information using year 2000 dates is processed. In addition, similar problems may arise in some systems which use certain dates in 1999 to represent something other than a date. Although the change in date has occurred, it is not possible to conclude that all aspects of the Year 2000 issue that may affect the entity, including those related to customers, suppliers, or other third parties, have been fully resolved.

## 13. ENGAGEMENTS

- a) Les charges futures minimales en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles et à du matériel informatique sont les suivantes :

(en millions de dollars)	
2000	12,8
2001	11,8
2002	7,7
2003	7,2
2004	5,8
Exercices ultérieurs jusqu'en 2047	23,9
	<u>69,2</u>

- b) La société a conclu un contrat de service de trains ainsi que d'autres contrats pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1989, ainsi qu'en 1998 et en 1999, et le seront jusqu'au 31 décembre 2008.
- c) La société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 9,7 millions de dollars (1998 : 8,2 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie sur les paiements futurs.

## 14. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La société est apparentée en propriété commune à tous les ministères et organismes du gouvernement du Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours normal des affaires avec ces ministères et organismes et sont conformes à l'usage commercial habituel applicable à toutes personnes et entreprises, et sont comptabilisées à la valeur d'échange.

## 15. INCERTITUDE DÉCOULANT DU PROBLÈME DU PASSAGE À L'AN 2000

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Bien que le changement de date ait eu lieu, il n'est pas possible de conclure que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 qui ont une incidence sur la société, y compris ceux qui ont trait aux efforts déployés par les clients, les fournisseurs ou d'autres tiers, seront entièrement résolus.



# NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 1999

## 10. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

(en millions de dollars)

1999	1998
499,2	540,6
30,5	-
Financement du gouvernement du Canada	
pour les immobilisations amortissables	
-	-
Financement de terrains par le gouvernement du Canada,	
transféré au surplus d'apport	
(0,5)	-
Amortissement du financement en capital reporté	(41,4)
487,1	499,2
Solde à la fin de l'exercice	

Un montant de 2,2 millions de dollars provenant du renflouement du fonds de renouvellement des actifs de 30,5 millions de dollars a été utilisé pour le financement d'immobilisations en 1999. Le solde de 28,3 millions de dollars n'a pas été amorti.

## 11. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 décembre 1999 et 1998, 93 000 actions à 100 \$ l'action sont émises et complètement payées.

## 12. SURPLUS D'APPORT

Le surplus d'apport représente le financement en capital de 4,3 millions de dollars (1998 : 3,8 millions de dollars) obtenu du gouvernement du Canada pour des investissements dans des terrains.

au 31 décembre 1999

## 8. RÉGIMES DE RETRAITE

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1998 par des actuaires externes, membres de l'Institut canadien des actuaires. Sur la base de ces évaluations et des extrapolations actuarielles pour 1999, les avantages cumulés des régimes au 31 décembre 1999 s'élèvent à 981,8 millions de dollars (1998 : 961,2 millions de dollars). L'actif net disponible pour honorer ces engagements, évalué en fonction de la valeur marchande ajustée par des calculs actuariels à cette date, atteint 1 123,8 millions de dollars (1998 : 1 027,5 millions de dollars).

(en millions de dollars)

1999	1998
------	------

Charge de retraite :

Coût des prestations au titre des services rendus au cours de l'exercice	9,0	24,2
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	24,2	24,0
Amortissement des gains actuariels	(34,5)	(30,5)
Modification des régimes de retraite afin d'offrir un programme de retraite anticipée	—	39,4
Frais d'intérêts sur les charges à payer	2,9	1,3
	1,6	43,2

Charge de retraite reportée :

Solde au début de l'exercice	40,1	(3,1)
Charge de retraite	1,6	43,2
Solde à la fin de l'exercice	41,7	40,1

## 9. RESTRUCTURATION DU RÉSEAU ET FRAIS DE RÉORGANISATION

La société a engagé des frais reliés à des plans de restructuration de son réseau de transport approuvés le 4 octobre 1989 ainsi qu'à des réorganisations subséquentes.

La valeur actuelle du coût prévu est comptabilisée comme un élément de passif. Au 31 décembre 1999, une provision de 21,0 millions de dollars (1998 : 25,2 millions de dollars), dont 14,4 millions de dollars (1998 : 16,0 millions de dollars) sont présentés dans le passif à long terme, a été enregistrée pour couvrir les paiements futurs reliés aux indemnités de cessation d'emploi et indemnités de garantie d'emploi régies par les conventions collectives, programmes spéciaux et décisions d'arbitrage qui peuvent s'étendre sur plusieurs années.

au 31 décembre 1999

## 6. PLACEMENTS TEMPORAIRES ET FOND DE RENOUELEMENT DES ACTIFS

Les décisions reliées aux placements temporaires et aux placements du fonds de renouvellement des actifs sont conformes aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État*, émises par le ministre des Finances.

Les placements temporaires et le fonds de renouvellement des actifs incluent les instruments financiers ci-dessous :

(en millions de dollars)

	1999	1998
Coût du marché	Coût du marché	Coût du marché
1999	1998	1998
Obligations canadiennes et bons à prime	30,3	30,6
Parts dans un fonds d'actions	38,1	46,8
Encaisse et placements à court terme	9,9	9,9
Solde de fin de l'exercice	78,3	87,3
	43,2	45,3
Représenté par :		
Placements temporaires	50,0	55,9
Fonds de renouvellement des actifs	28,3	31,4
	78,3	87,3
	43,2	45,3

Les obligations canadiennes et les bons à prime portent un intérêt dont le taux varie entre 4,00% et 11,25% (1998 : 4,25% et 11,25%) et arrivent à échéance entre septembre 2000 et décembre 2031.

La juste valeur des obligations canadiennes, des bons à prime et des parts dans un fonds d'actions correspond à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan.

Avec ces placements, la société ne prend aucun risque important en termes de marché, de flux de trésorerie ou de taux d'intérêt.

## 7. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES ET IMPÔT FÉDÉRAL SUR LES GRANDES SOCIÉTÉS

La société a des écarts temporaires nets de 75,7 millions de dollars (1998 : 70,5 millions de dollars) qui résultent d'éléments non déduits des fins fiscales, dont l'avantage n'a pas encore été pris en compte dans les états financiers. Ces écarts temporaires découlent généralement de la comptabilisation des charges de retraite à payer ainsi que des frais de restructuration du réseau et de réorganisation. La société dispose de pertes fiscales inutilisées pour un montant de 9,7 millions de dollars, qui peuvent être reportées jusqu'en 2005.



## NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 1999

### 4. IMMOBILISATIONS

(en millions de dollars)

	1999		1998	
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Coût
			Amortissement cumulé	Valeur nette
Terrains	4,3	–	4,3	3,8
Matériel roulant	510,4	267,6	242,8	512,9
Immeubles de maintenance	159,6	84,1	75,5	159,5
Gares et installations	34,0	14,2	19,8	35,1
Améliorations de l'infrastructure	92,9	31,7	61,2	92,9
Améliorations locatives	88,3	59,0	29,3	89,4
Machinerie et équipement	29,0	21,5	7,5	28,2
Systèmes informatiques	59,2	48,5	10,7	50,7
Autres actifs	18,8	18,6	0,2	20,9
	996,5	545,2	451,3	993,4
	487,8			520,2

Projets en voie de réalisation 15,0 21,5 12,1 21,6

Actifs mis hors-service (valeur nette de réalisation)

Au 31 décembre 1999, la valeur brute des éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-acquisition incluse ci-dessus s'élevait à 3,2 millions de dollars (1998 : 3,5 millions de dollars) et l'amortissement cumulé s'y rattachant se chiffrait à 2,2 millions de dollars (1998 : 2,3 millions de dollars).

Les projets en voie de réalisation portent principalement sur des projets de matériel roulant et des systèmes informatiques.

### 5. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds réserve issu du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires ainsi que des économies résultant de la rationalisation des activités de maintenance du matériel roulant, pour financer de futurs projets d'immobilisations.

Au cours de l'exercice, la société a reçu du gouvernement du Canada une somme de 30,5 millions de dollars comme renflouement du fonds de renouvellement des actifs. Avec l'autorisation du Conseil du Trésor, la société a retiré 5,6 millions de dollars (1998 : 15,2 millions de dollars) pour les dépenses d'exploitation et 10,9 millions de dollars (1998 : 18,3 millions de dollars) pour les

# NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 1999

## k) Impôts sur les bénéfices

La société utilise la méthode des impôts futurs pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices.

## l) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés dans les états financiers et les notes complémentaires. Les frais de restructuration du réseau et de réorganisation, l'amortissement des immobilisations, les charges de retraite et les éventualités constituent les postes les plus importants pour lesquels des estimations sont utilisées. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

## 3. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La société reçoit son financement du gouvernement du Canada surtout d'après ses besoins de trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et du déficit d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la société affiche des résultats nets d'exploitation différents pour l'exercice, selon qu'ils sont établis en suivant la méthode de financement par le gouvernement ou selon les principes comptables généralement reconnus. Ces écarts sont les suivants :

(en millions de dollars)

	1999	1998
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice	(9,8)	(40,3)
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :		
Amortissement et pertes sur immobilisations	42,3	40,0
Amortissement du financement en capital reporté	(42,1)	(41,4)
Frais de réorganisation à être financés dans les exercices ultérieurs	6,4	(8,8)
Paiement des frais de réorganisation des exercices antérieurs	(4,4)	(8,0)
Charge de retraite	1,6	43,3
Déficit du financement de l'exploitation de l'exercice (voir note 5)	(6,0)	(15,2)

## g) Régimes de retraite

La société souscrit à des régimes de retraite à prestations déterminées qui offrent à tous ses employés permanents des pensions fondées sur l'âge à la retraite, le nombre d'années de service et le salaire.

Les coûts assumés par la société sont déterminés par des évaluations actuarielles, lesquelles répartissent sur chaque exercice la portion engagée des prestations en fonction des montants prévus de rémunération des employés au moment où ils prendront leur retraite, au prorata de leurs années de service.

Les charges de retraite (note 8) comprennent le coût des prestations attribuables aux services rendus au cours de l'exercice, l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés, l'amortissement des gains et pertes actuarielles ainsi que l'amortissement des modifications apportées aux régimes. Ces amortissements sont calculés selon la méthode linéaire sur la moyenne estimative du reste de la carrière active des groupes de salariés actifs de la société.

L'écart entre les charges de retraite cumulées et les cotisations de l'employeur aux fonds de pension (Charge de retraite reportée) est présentée au passif à long terme du bilan.

## h) Indemnités de cessation d'emploi et avantages spéciaux

Les indemnités de cessation d'emploi et les avantages spéciaux conférés aux employés en vertu des conventions collectives et des programmes spéciaux se rapportent à la restructuration et à la réorganisation des opérations. Ces avantages sont comptabilisés lorsqu'une décision a été approuvée par la direction et qu'une estimation raisonnable des coûts futurs peut être faite. La direction constate l'évolution du passif par rapport aux estimations initiales d'après les résultats réels.

## i) Programme VIA Préférence

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la société dans le cadre de son programme « VIA Préférence », qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages-récompenses sont gagnés, et présentés au poste Fournisseurs et charges à payer. Le produit de la vente de points aux partenaires participants est comptabilisé à titre de produit de l'exercice au cours duquel ces points ont été vendus.

## j) Instruments financiers

La juste valeur estimative des instruments financiers, à l'exception du fonds de renouvellement des actifs et les placements temporaires, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

Les placements temporaires sont enregistrés au moins au coût et de la valeur du marché.

Le fonds de renouvellement des actifs est enregistré au coût.



c) Immobilisations

Les immobilisations acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique limitée au début des opérations en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réparation du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon les coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les actifs mis hors service sont dévalués à leur valeur nette de réalisation.

d) Amortissement des immobilisations

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée estimative d'utilisation comme suit :

Matériel roulant	12 à 29 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 38 ans
Améliorations locales	5 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres actifs	3 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation et les actifs mis hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

e) Contrats de location

Les immobilisations comptabilisées en vertu de contrats de location-acquisition sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 20 ans, laquelle est représentative de leur durée de vie utile.

Les loyers payés en vertu de contrats de location-exploitation sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

f) Crédits reportés

Les crédits d'impôt à l'investissement sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations en question. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations. Ces crédits sont compris dans les autres passifs à long terme.

# NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 1999

## 1. POUVOIRS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada inc. est une société d'État normée à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. La vision de la société est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada; sa mission consiste à offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure. Elle utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie à la Loi de l'impôt sur le revenu (Canada) et à celles de certaines provinces.

## 2. CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit :

### a) Financement par le gouvernement du Canada

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à l'état des résultats et du déficit. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les opérations hors caisse reliées aux immobilisations, certains frais de restructuration du réseau et de réorganisation, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan en utilisant la méthode de la comptabilité d'exercice, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations amortissables financières, la société constate dans les revenus tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations. Le financement pour les immobilisations non amortissables est comptabilisé comme surplus d'apport.

### b) Stocks

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré.

# ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre

## ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers)

### Activités d'exploitation

Résultats nets d'exploitation pour l'exercice (9 851) \$

Eléments hors caisse imputés (crédités) aux résultats :

Amortissement des immobilisations	41 100	40 988
Pertes (profits) sur radiations, mises au rancart et aliénations d'immobilisations	1 199	(952)
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(348)	(353)
Amortissement du financement en capital reporté	(42 071)	(41 461)
Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement	18 727	22 802
Fluctuation de la charge de retraite reportée	1 625	43 245
Fluctuation de restructuration du réseau et frais de réorganisation	(1 621)	(13 059)
Fluctuation des autres passifs à long terme	(102)	(832)
	8 658	10 101

### Activités de financement

Financement en capital par le gouvernement du Canada	30 500	-
À recevoir du gouvernement du Canada	-	2 944
	30 500	2 944

### Activités d'investissement

Fluctuation du fonds de renouvellement des actifs	(18 578)	27 831
Fluctuation des placements temporaires	(16 476)	(33 563)
Acquisition d'immobilisations	(10 910)	(18 332)
Produit de la vente d'immobilisations	1 043	2 525
Fluctuation des fournisseurs et charges à payer reliées aux immobilisations	(3 124)	(250)
	(48 045)	(21 789)

### Encaisse et dépôts à terme

Diminution de l'exercice	(8 887)	(8 744)
Solde au début de l'exercice	12 733	21 477
Solde à la fin de l'exercice	3 846 \$	12 733 \$

Représenté par :

Encaisse	(583) \$	1 174 \$
Dépôts à terme, 5,06 %, échéant en janvier 2000 (1998 : 5,1 %)	4 429	11 559
	3 846 \$	12 733 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers



# ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre

## ÉTAT DES RÉSULTATS ET DU DÉFICIT

(en milliers)

Produits	1999	1998
Voyageurs	202 096 \$	185 861 \$
Autres	18 527	14 297
	220 623	200 158
Charges		
Frais des services à la clientèle	223 815	228 020
Frais de la maintenance du matériel roulant	77 459	75 840
Frais de marketing et de ventes	25 909	28 928
Frais des services de soutien	38 643	35 196
Frais généraux et administratifs	21 812	16 101
Charge de retraite	1 625	43 244
Amortissement	41 951	39 683
Frais de réorganisation	9 543	(5 538)
	440 757	461 474
Perte nette d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada	220 134	261 316
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	170 000	178 413
Amortissement du financement en capital reporté	42 071	41 461
Résultats nets d'exploitation avant impôts	(8 063)	(41 442)
Impôts sur les bénéfices et impôt fédéral sur les grandes sociétés	1 788	(1 165)
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice	(9 851)	(40 277)
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	(31 100)	9 177
Déficit à la fin de l'exercice	(40 951) \$	(31 100) \$

Voir les notes afférentes aux états financiers

Notes	1999	1998
-------	------	------

Actif à court terme		
Encaisse et dépôts à terme	3 846 \$	12 733 \$
Clients	11 262	7 668
Autres créances	15 682	3 645
À recevoir du gouvernement du Canada	-	23 678
Placements temporaires	50 039	33 563
Stocks	16 535	16 111
Actif à long terme	97 364	97 398

Immobilisations	4	487 823	520 255
Fonds de renouvellement des actifs	5 et 6	28 260	9 682
Actif à court terme		516 083	529 937
Fournisseurs et charges à payer		86 965 \$	79 217 \$
Produits reportés		5 037	4 805
Passif à long terme		92 002	84 022

Charge de retraite reportée	8	41 697	40 072
Restructuration du réseau et frais de réorganisation	9	14 408	16 029
Autres		5 539	5 989
Financement en capital reporté	10	487 107	61 644
Actif à long terme		61 644	62 090
Avoir négatif de l'actionnaire			
Capital-actions	11	9 300	9 300
Surplus d'apport	12	4 345	3 812
Déficit		(40 951)	(31 100)
Actif à court terme		(27 306)	(17 988)
Passif à long terme		613 447 \$	627 335 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers

Pour le Conseil,



ANTHONY FRIEND, c.r.  
Administrateur et président  
du Comité de vérification



MARC LEFRANÇOIS  
Administrateur et président du Conseil

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 1999 et les états des résultats et du déficit et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 1999 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et aux règlements administratifs de la société.

*Raymond Chabot Grant Thornton*

RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON  
Société en nom collectif  
Comptables agréés

Montréal, Canada  
Le 9 février 2000

L. DENIS DESAUTELS, FCA  
Vérificateur général du Canada

*L. Denis Desautels*

Ottawa, Canada  
Le 9 février 2000



# RAPPORT DE LA DIRECTION

*L'exercice terminé le 31 décembre 1999*

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après les meilleures estimations et le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la société, les résultats de son exploitation et ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles, des conventions et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, société en nom collectif. Les vérificateurs externes, le vérificateur général du Canada ainsi que Raymond Chabot Grant Thornton, société en nom collectif, ont vérifié les états financiers de la société. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers.

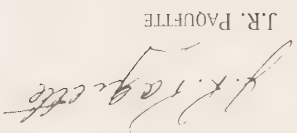
Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant uniquement d'administrateurs externes, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

*Le président-directeur général,*



ROD MORRISON

*Le vice-président, Planification  
et Finances, et trésorier,*



J.R. PAOUFITE

Montréal, Canada  
Le 9 février 2000

# ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Michel Biron, Nicolet (Québec)  
Greg Black, Breacebridge (Ontario)  
Jacqueline L. Boutet, Montréal (Québec)  
Alan Chapple, Toronto (Ontario)  
Anthony Friend, c.r., Calgary (Alberta)  
Mary Barbara Kane, Halifax (Nouvelle-Écosse)  
Wendy Kelly, Regina (Saskatchewan)  
Yvon LeBlanc, Bouctouche (Nouveau-Brunswick)  
Marc LeFrangois, président du Conseil, Montréal (Québec)  
Jeffery Lyons, c.r., Toronto (Ontario)  
Robert Matteau, Grand-Mère (Québec)  
Marlene McGraw, Brantford (Ontario)  
Rod Morrison, président-directeur général, Montréal (Québec)  
Donald Pettit, Vancouver (Colombie-Britannique)  
James J. Smith, Winnipeg (Manitoba)

DIRECTANTS

Marc LeFrangois, président du Conseil  
Rod Morrison, président-directeur général  
Paul Côté, vice-président, Services à la clientèle  
Steve Del Bosco, vice-président, Livraison de services  
Mike Greenberg, vice-président, Approvisionnement et Immeubles  
Michael Gushue, vice-président, Ressources humaines et Affaires générales  
Christena Keon Sirsly, vice-président, Marketing et Informatique  
Carole Mackaay, avocat général et secrétaire  
John Marginson, vice-président, Maintenance du matériel roulant  
J. Roger Paquette, vice-président, Planification et Finances, et trésorier.

COMITÉ DU CONSEIL

*Comité exécutif*  
Marc LeFrangois, président  
Jacqueline L. Boutet  
Anthony Friend, c.r.  
Jeffery Lyons, c.r.  
Robert Matteau  
Rod Morrison  
*Comité des ressources humaines*  
Donald Pettit, président  
Greg Black  
Mary Barbara Kane  
Wendy Kelly  
Jeffery Lyons, c.r.  
James J. Smith  
*Comité de planification et finances*  
Yvon LeBlanc, président  
Michel Biron  
Greg Black  
Jacqueline L. Boutet  
Anthony Friend, c.r.  
Mary Barbara Kane

2, Place Ville-Marie  
Montréal (Québec)  
H3B 2C9  
(514) 871-6000

Case postale 8116,  
Succursale A  
Montréal (Québec)  
H3C 3N3

1161, rue Hollis  
Halifax (Nouvelle-Écosse)  
B3H 2P6  
(902) 494-7906

65, rue Front Ouest  
Bureau 222  
Toronto (Ontario)  
M5J 1E6  
(416) 956-7600

104-123, rue Main  
Winnipeg (Manitoba)  
R3C 1A3  
(204) 949-7400

1150, rue Station  
Vancouver (C.-B.)  
V6A 2X7  
(604) 640-3700



punctualité. Cette compréhension mutuelle nous a permis de prévenir de nombreux problèmes et de modifier nos horaires si nécessaire.

LE VISAGE DE VIA DANS LE CONTEXTE CANADIEN

Je crois que les succès remportés par VIA en 1999 s'expliquent essentiellement par le fait que le rail voyageurs constitue une réponse viable aux besoins émergents et futurs des Canadiens en matière de transport.

Le train gagne en popularité chez nos concitoyens, pour plusieurs raisons : ils cherchent à fuir la circulation sur les autoroutes, ils veulent des moyens de transport économiques et de qualité, ils considèrent que le train fait partie de notre héritage et de l'avvenir de notre pays.

À VIA Rail, nous sommes fiers d'exploiter le réseau de transport national de voyageurs du Canada. Nous sommes conscients des responsabilités que nous confère cette fonction : bien servir les Canadiens, préparer soigneusement l'avvenir et célébrer notre patrimoine.

Le rail voyageurs canadien est considéré comme étant parmi les plus innovateurs et les mieux gérés du monde. Nous sommes naturellement très heureux de cette réputation et particulièrement fiers du haut degré d'estime dont nous jouissons en tant que réseau ferroviaire du Canada.

Le logo que nous avons officiellement adopté au cours de l'exercice reflète notre engagement vis-à-vis du Canada et des Canadiens. En associant l'ancien logo, le mot-symbole du Canada et la feuille d'étréble, le symbole souligne le lien qui unit les Canadiens et leur

## LE VISAGE DE VIA DANS LE MARCHÉ

De plus en plus de voyageurs sont convaincus que le rail n'est pas seulement une option parmi d'autres, mais qu'il est le choix des voyageurs avisés.

VIA est passée maître dans l'art de localiser et de desservir des marchés clés où le train constitue incontestablement le meilleur choix pour les consommateurs. Nous nous réjouissons de la forte croissance de la popularité des classes *Bleu d'Argent*<sup>MC</sup> du *Canadien* dans l'ouest et l'est du pays.

Au début de l'année, nous avons lancé un nouveau service de navette et d'acheminement direct des bagages, appelé *AirConnect*<sup>MC</sup>, afin de répondre à la demande des voyageurs qui venaient à Montréal pour prendre un avion à l'aéroport international de Dorval. Nous avons également ajouté un nouveau départ sur la liaison Ottawa-Montréal, qui assure la correspondance avec les arrivées et les départs des lignes aériennes internationales. En décembre, nous avons considérablement enrichi *VIA Préférence*<sup>MD</sup>, notre programme pour voyageurs assidus qui compte plus de 200 000 membres. Le programme offre une formule de récompenses plus intéressante ainsi qu'une option d'échange de points valable pour les petits trajets.

VIA a entrepris d'explorer plusieurs nouveaux créneaux en 1999. Par exemple, nous avons lancé en novembre dernier un projet pilote en collaboration avec Amtrak, en vue d'étudier la rentabilité d'un service de messagerie express entre Toronto et Chicago. Nous travaillons à la conception de produits et de prestations adaptés aux besoins des voyageurs d'affaires dans le Corridor qui seront commercialisés en 2000.

Il nous reste cependant encore bien des défis à relever pour exploiter pleinement ce potentiel. Le principal sera l'accès au capital dont le rail voyageurs a besoin pour remplacer son matériel vieillissant et moderniser ses infrastructures de façon à pouvoir mettre en service des trains plus fréquents et plus rapides.

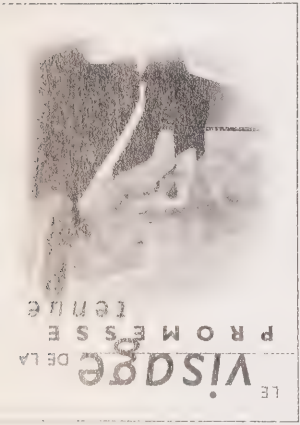
Le besoin de capitaux est criant. Conscient de l'urgence de la situation, le gouvernement fédéral étudie actuellement un certain nombre d'options innovatrices qui assureraient le financement du rail voyageurs au cours des années à venir.

Je n'ai aucun doute que nous trouverons une issue à cette question : une issue satisfaisante, durable et équitable sur le plan financier. À VIA Rail Canada, nous en sommes tous persuadés. Nous sommes prêts à aller de l'avant, et, avec l'élan de 1999, à faire du rail voyageurs le chef de file du secteur des transports, aujourd'hui et demain.

Le président-directeur général,

*Rod Morrison*  
ROD MORRISON

<sup>MC</sup> Marque de commerce utilisée et propriété de VIA Rail Canada inc.  
<sup>MD</sup> VIA Préférence est une marque déposée de VIA Rail Canada inc.





Le comité de sécurité fait partie du système de gestion de la sécurité que VIA veut instituer. Il s'agit d'un des premiers dans le secteur du transport ferroviaire au Canada. Dans le cadre de ce projet, VIA a fait l'acquisition d'un logiciel d'intervention d'urgence ultramoderne.

Le système de gestion de la sécurité a été élaboré à la suite de l'examen des activités de VIA entrepris en 1998 par Terry Worrall et Colin Churcher, deux experts en sécurité ferroviaire. M. Churcher, qui a procédé à un examen de suivi en 1999, note dans son rapport « une nouvelle attitude à VIA. Partout, j'ai constaté que l'accent était mis sur la sécurité. »

Malheureusement, nous n'avons aucun contrôle sur les circonstances qui entourent beaucoup d'accidents ferroviaires, tels ceux avec des automobiles qui tentent de traverser les voies au moment du passage d'un train. Le seul moyen d'éviter ce genre d'accident est de sensibiliser le public. Nous continuons à participer à l'*Opération Gareau-train* en vue d'informer le public sur les dangers de chercher à « jouer au plus fort » avec le train.

En 1999, un accident près de Thamesville en Ontario a causé la mort de deux mécaniciens de locomotive. Nous avons tous ici été profondément touchés par le décès de Don Blain et Kevin Lihou. Nous sommes engagés à VIA à nous assurer qu'un tel accident ne se reproduise plus.

## LE VISAGE D'UNE SAINTE GESTION

Les résultats de 1999 témoignent de l'efficacité de l'équipe de direction de VIA. Pendant l'exercice, nous avons continué à mettre l'accent sur l'importance de gérer les services ferroviaires voyageurs comme une entreprise privée. Une saine gestion financière, une hausse de la productivité et des économies reliées à l'exploitation ont contribué à réduire nos coûts. Des prestations de qualité axées sur les besoins de la clientèle ont contribué à la progression spectaculaire de notre chiffre d'affaires. Enfin, la mise en marché de nouveaux produits appuyée par une équipe de marketing hors pair a permis d'augmenter l'achalandage et d'attirer de nouveaux clients dans nos trains.

L'amélioration de la ponctualité de nos trains – la première digne de mention depuis dix ans – est l'une des réalisations dont nous sommes fiers en 1999. La ponctualité est pour le consommateur un facteur déterminant dans le choix d'un moyen de transport. Les résultats que nous avons obtenus au cours du dernier exercice sont le fruit d'un long travail, de notre ténacité et d'une bonne gestion. La haute performance, de dépitier les problèmes et d'analyser les données pour y trouver des solutions.

La ponctualité est directement liée à l'infrastructure ferroviaire. VIA s'est donc donné pour mission d'améliorer les communications sur le terrain avec les exploitants de trains de marchandises qui possèdent et entretiennent ces infrastructures, et elle y a réussi. Des cadres de VIA rencontrent maintenant régulièrement des représentants d'autres sociétés de chemin de fer chargés de l'établissement des horaires des trains et de l'exploitation de l'infrastructure. Nous connaissons mieux leurs contraintes et ils comprennent mieux nos attentes en matière de

## LE VISAGE DES GENS DE VIA

L'avenir de VIA, c'est d'abord et avant tout les gens qui y travaillent. Je n'insisterai jamais assez sur la contribution inestimable de nos employés au succès de VIA en 1999.

VIA s'est efforcée de créer une culture organisationnelle fondée sur le respect de tous. Nous donnons à nos employés les outils dont ils ont besoin pour bien accomplir leur tâche. Nous investissons dans la formation et le perfectionnement. Mais c'est la conscience professionnelle avec laquelle les individus utilisent les outils qui sont à leur disposition et exercent leurs fonctions qui fait tourner la machine. Le dévouement des employés de VIA est tout simplement extraordinaire.

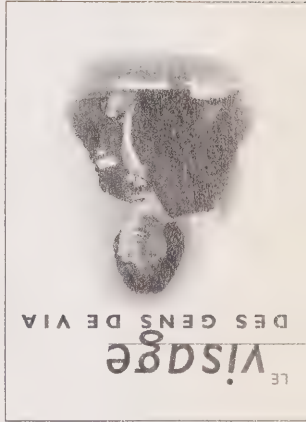
En 1999, VIA a continué à consacrer beaucoup de temps et de travail à la formation et au perfectionnement. Elle a cherché à favoriser les communications internes et externes. Par exemple, l'un des principaux aspects de la formation des mécaniciens de locomotive vise à permettre à ces derniers d'acquérir une expérience pratique des opérations des centres de maintenance. Nous croyons en effet que lorsque le personnel de bord est sensibilisé aux fonctions des employés des ateliers – et inversement, lorsque les employés des ateliers savent ce qui se passe à bord des trains – chacun fait mieux son métier.

Cette conception de la formation et des communautés a été particulièrement utile pendant la première année complète de la mise en service de notre programme « Une ère nouvelle pour les services voyageurs » (ENS<sup>V</sup>). Conformément à ce programme, les postes de chef de train et de chef de poste de mécanicien de locomotive; ainsi, toutes les responsabilités des services dans les trains sont confiées à une seule personne. L'implantation de l'ENS<sup>V</sup> a exigé une formation intensive afin d'assurer à notre clientèle de meilleurs services et de garantir sa sécurité. En 1999, nos efforts ont porté fruit car l'ENS<sup>V</sup> est maintenant opérationnel et nous donne entière satisfaction.

## LE VISAGE DE LA SÉCURITÉ

Notre souci de la sécurité est plus évident que jamais. Nos objectifs en matière de sécurité exigent la mobilisation de chaque employé. En mai, VIA a lancé officiellement sa nouvelle politique dont le slogan est: « La sécurité d'abord et avant tout ». Je m'engage personnellement à faire en sorte que la sécurité soit à chaque instant au cœur des préoccupations de tous nos employés.

L'importance que nous accordons à la sécurité s'est concrétisée par la nomination d'un cadre supérieur responsable de la sécurité à VIA et par la création d'un comité de sécurité de haut niveau, que je préside moi-même. Ce comité examine régulièrement les rapports présentés par les 20 comités de sécurité et de santé du pays, et chaque fois qu'une question est soulevée, nous prenons les mesures qui s'imposent.





Au cours des années 90, VIA Rail s'est attachée à rationaliser ses opérations, à se repositionner sur les marchés et à revitaliser le rail voyageurs

au Canada. En 1999, plus que jamais, nos efforts ont été récompensés. La décennie – et le siècle – se sont achevés sur des résultats exceptionnels. La fin de l'année a été soulignée de manière bien spéciale.

La veille du jour de l'An, dans toutes les régions du Canada, des gens sont venus célébrer l'arrivée du nouveau millénaire dans nos trains. VIA avait mis en service ce soir-là six trains spéciaux du millénaire pour fêter l'an 2000 de façon typiquement canadienne. Cent ans auparavant, le rail voyageurs marquait l'entrée du Canada dans le 20<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui, à l'aube d'un autre siècle, nous voyons se profiler des services ferroviaires voyageurs modernisés. Le succès des trains du millénaire illustre et justifie notre confiance en l'avenir.

En 1999, VIA Rail a démontré qu'elle était beaucoup plus qu'un exploitant compétent de services voyageurs. Nous sommes un leader avisé et innovateur dans notre domaine. Nous connaissons notre clientèle. Nous avons développé des produits de haut niveau qui répondent à ses besoins. Et nous avons l'expertise commerciale – personnel qualifié, savoir-faire financier, techniques de gestion – qui nous permettent de procéder à une mise en marché efficace.

Les chiffres sont éloquentes :

- En 1999, les produits d'exploitation ont totalisé 220,6 millions de dollars – une hausse de 20,4 millions par rapport à 1998 et de près de 78 millions par rapport à 1990.
- Les charges d'exploitation ont été réduites de 104,2 millions de dollars par rapport à 1990.
- Le financement gouvernemental a été le plus faible de ces dernières années – au-delà de 60 % de moins qu'en 1990.
- Nous avons transporté plus de clients – près de 3,8 millions – et enregistré plus de voyageurs-milles – 931 millions – notre meilleure performance de la décennie.
- Le ratio d'exploitation, de 56,7 %, a presque doublé par rapport à 1990 et constitue un record pour VIA.
- Enfin, sur le plan de la progression du marché, nous avons fait mieux que tous nos concurrents de l'industrie des voyages.

Nos résultats financiers ont été remarquables compte tenu des frais imprévus que nous avons dû absorber pendant l'exercice. Des accidents ferroviaires en 1999, la mise en œuvre des recommandations sur la sécurité qui ont fait suite à l'accident de Biggar en 1997 et le plan de préparation de nos systèmes à l'an 2000 ont contribué à l'augmentation des charges d'exploitation.

Cette situation difficile nous a contraints à limiter les dépenses d'immobilisations à 10,9 millions de dollars, le niveau le plus bas de ces dernières années. Grâce à cette décision et à la progression spectaculaire de notre chiffre d'affaires, nous avons réussi à absorber ces coûts supplémentaires pendant l'exercice sans dépasser les montants approuvés au budget.

Notre bilan témoigne des compétences de VIA. À l'orée du 21<sup>e</sup> siècle, VIA incarne aujourd'hui aux yeux des Canadiens le nouveau visage des services ferroviaires voyageurs et se présente comme un chef de file audacieux et habile dans son domaine.



MARC LEFRANÇOIS

*Marc Lefrançois*

Le président du Conseil,

Elaborer une telle stratégie du rail à long terme est une tâche difficile, et VIA Rail continue de collaborer étroitement avec le ministre des Transports en vue de résoudre les difficultés que représente le financement d'un service ferroviaire voyageurs moderne. Je suis convaincu que nous trouverons des solutions bientôt, comme je suis convaincu que VIA Rail est prête à bien servir les Canadiens et à se tailler une place dans l'avenir. Il nous faut cependant nous mettre sur les rangs pour obtenir plus de capitaux, élargir notre clientèle et augmenter nos parts de marché, afin de devenir le meilleur service de transport de voyageurs au Canada.

Collettice, a manifesté un engagement non équivoque envers un réseau de transport public efficace et une politique du rail à long terme en phase avec les besoins de la clientèle canadienne. Il ne fait pas de doute que le rail voyageurs a un rôle à jouer dans le réseau de transport national du 21<sup>e</sup> siècle. Ce réseau, nous le voyons comme étant de plus en plus sensible à des questions telles que la sécurité, la responsabilité environnementale, le rapport qualité-prix, les problèmes de congestion de la circulation routière et aérienne. L'actionnaire de VIA, le gouvernement du Canada, a reconnu que le rail voyageurs constitue une réponse à ces préoccupations. Le ministre des Transports, l'honorable David Collettice, a manifesté un engagement non équivoque envers un réseau de transport public efficace et une politique du rail à long terme en phase avec les besoins de la clientèle canadienne.

De répondre aux besoins futurs des Canadiens, mieux même que tout autre service de voyageurs. 271 millions de dollars de son niveau annuel de financement. Elle l'a fait tout en améliorant et en ajoutant de nouveaux produits et services à l'échelle du pays. De plus, elle a démontré qu'une société ferroviaire moderne, efficace et bien gérée est en mesure de répondre aux besoins futurs des Canadiens, mieux même que tout autre service de voyageurs. C'est pour moi un honneur et un grand plaisir d'avoir contribué à cet effort collectif. VIA Rail a non seulement réussi à retranscher 271 millions de dollars de son niveau annuel de financement. Elle l'a fait tout en améliorant et en ajoutant de nouveaux produits et services à l'échelle du pays. De plus, elle a démontré qu'une société ferroviaire moderne, efficace et bien gérée est en mesure de répondre aux besoins futurs des Canadiens, mieux même que tout autre service de voyageurs.

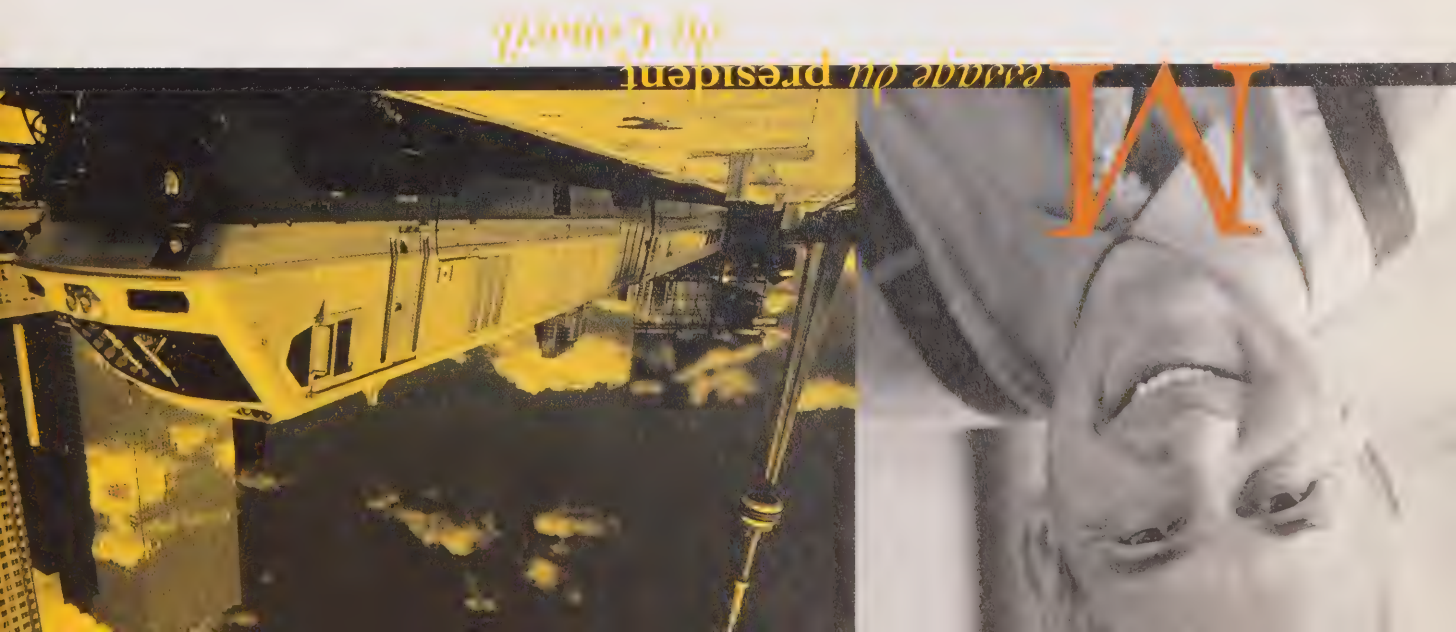
a pu non seulement tirer son épingle du jeu, mais devenir un chef de file sur le marché canadien des transports. Le Conseil d'administration a sans relâche encouragé et soutenu les efforts du personnel de VIA grâce auxquels notre société marketing. Tous nos employés se sont acquittés de leurs tâches avec une énergie et un professionnalisme insoupçonnés. L'équipe de direction de VIA a acquis une expertise inégalée en matière de gestion de l'exploitation, de gestion financière et de VIA en une société qui se classe parmi les plus efficaces et les mieux gérées du Canada.

J'ai vu depuis les gens de VIA ne pas ménager leur peine pour relever ces défis de taille. À force d'acharnement, ils ont transformé et surtout, réussi à survivre malgré les réductions draconiennes du financement du gouvernement fédéral. Lorsque je suis entré en fonction à titre de président du Conseil de VIA en 1993, la société était confrontée à des questions difficiles : redéfinir la place du rail voyageurs dans le secteur des transports au Canada, répondre à un marché en pleine mutation,

C'est un exploit remarquable.

du chiffre d'affaires, augmentation de la clientèle, ponctualité, gestion des coûts - VIA a soit atteint, soit dépassé ses objectifs.

La dernière année du 20<sup>e</sup> siècle aura été la meilleure de toute l'histoire de VIA Rail. Quel que soit le critère de performance considéré - croissance





# L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les indicateurs financiers clés de même que les statistiques d'exploitation résument le rendement de la corporation alors que 1990 représente la première année d'opération du présent réseau.

1999 1998 1997 1996 1995 1994 1993 1992 1991 1990

## INDICATEURS FINANCIERS CLÉS

(en millions de dollars)

Produits d'exploitation	220,6	200,2	190,5	184,5	175,0	176,4	164,2	155,8	150,1	142,8
* Charges en trésorerie	389,1	382,6	386,5	389,8	397,3	438,5	485,2	487,1	478,1	493,3
Dépenses en immobilisation	10,9	18,3	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5
** Total du financement de l'État	170,0	178,4	228,7	245,2	295,4	318,2	348,1	388,9	392,8	441,5

## STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS

\* Ratio des produits aux charges en trésorerie (%)

Voyageurs (en milliers)	3 757	3 646	3 765	3 666	3 597	3 586	3 570	3 601	3 633	3 536
Voyageurs-milles (en millions)	931	856	884	892	859	834	820	817	820	785
Financement public de l'exploitation par voyageur-mille (en cents)	18,3	20,8	24,0	25,2	29,8	35,1	41,0	42,1	43,0	52,2
Trains-milles parcourus (en milliers)	6 448	6 325	6 482	6 472	6 219	6 524	6 515	6 483	6 247	6 365
Voitures-milles parcourus (en milliers)	43 168	42 068	41 242	40 491	37 100	36 351	35 861	35 993	35 890	35 767
Coefficient d'occupation moyen (%)	59	56	58	59	61	60	59	57	58	57
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	144	135	136	138	138	128	126	126	131	123
Ponctualité (%)	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	2 909	2 952	2 969	3 000	3 178	3 718	4 131	4 478	4 402	4 525

\* Les charges en trésorerie excluent les amortissements des immobilisations et les frais de réorganisation.

\*\* Exclut le financement interne de 16,5 millions en 1999 et de 33,6 millions en 1998 tiré du fonds de renouvellement des actifs tel que décrit à la note 5 des états financiers.

Marc L...

Le président du conseil

Le rapport annuel de Via Rail Canada Inc. pour l'exercice prenant fin le 31 mars 1999

Conformément aux dispositions de la Loi sur la gestion des finances publiques, le seul détenteur de vos préférences

Agence de Marketing

Ministère des Transports

Ministère des Finances

# Le visage de VIA Rail Canada

## Million d'activités

Crée par le gouvernement fédéral en 1977, VIA Rail est le transport ferroviaire national de voyageurs du Canada. Nous

deservons toutes les régions du Canada de l'Atlantique au Pacifique, et des trains directs à la baie d'Hudson.

Nous nous sommes donné pour mission de fournir aux voyageurs canadiens des services de qualité supérieure à

prix abordables qui soient tant à la fois sécuritaires, attrayants et fiables, tout en offrant au gouvernement du

Canada, aux contribuables canadiens et à nos clients une valeur sûre.

Nous remplissons notre mission - et nous réalisons notre vision - en fournissant nos clients la meilleure

offre d'affaires, en offrant des prestations de qualité supérieure et en jouant la carte maline du

service voyageurs, celle du monde de demain le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable.

Nous réalisons notre mission - et nous réalisons notre vision - en fournissant nos clients la meilleure

offre d'affaires, en offrant des prestations de qualité supérieure et en jouant la carte maline du

service voyageurs, celle du monde de demain le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable.

Nous réalisons notre mission - et nous réalisons notre vision - en fournissant nos clients la meilleure

offre d'affaires, en offrant des prestations de qualité supérieure et en jouant la carte maline du

service voyageurs, celle du monde de demain le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable.

Nous réalisons notre mission - et nous réalisons notre vision - en fournissant nos clients la meilleure

offre d'affaires, en offrant des prestations de qualité supérieure et en jouant la carte maline du

service voyageurs, celle du monde de demain le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable.

Nous réalisons notre mission - et nous réalisons notre vision - en fournissant nos clients la meilleure

offre d'affaires, en offrant des prestations de qualité supérieure et en jouant la carte maline du

service voyageurs, celle du monde de demain le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable.

Nous réalisons notre mission - et nous réalisons notre vision - en fournissant nos clients la meilleure

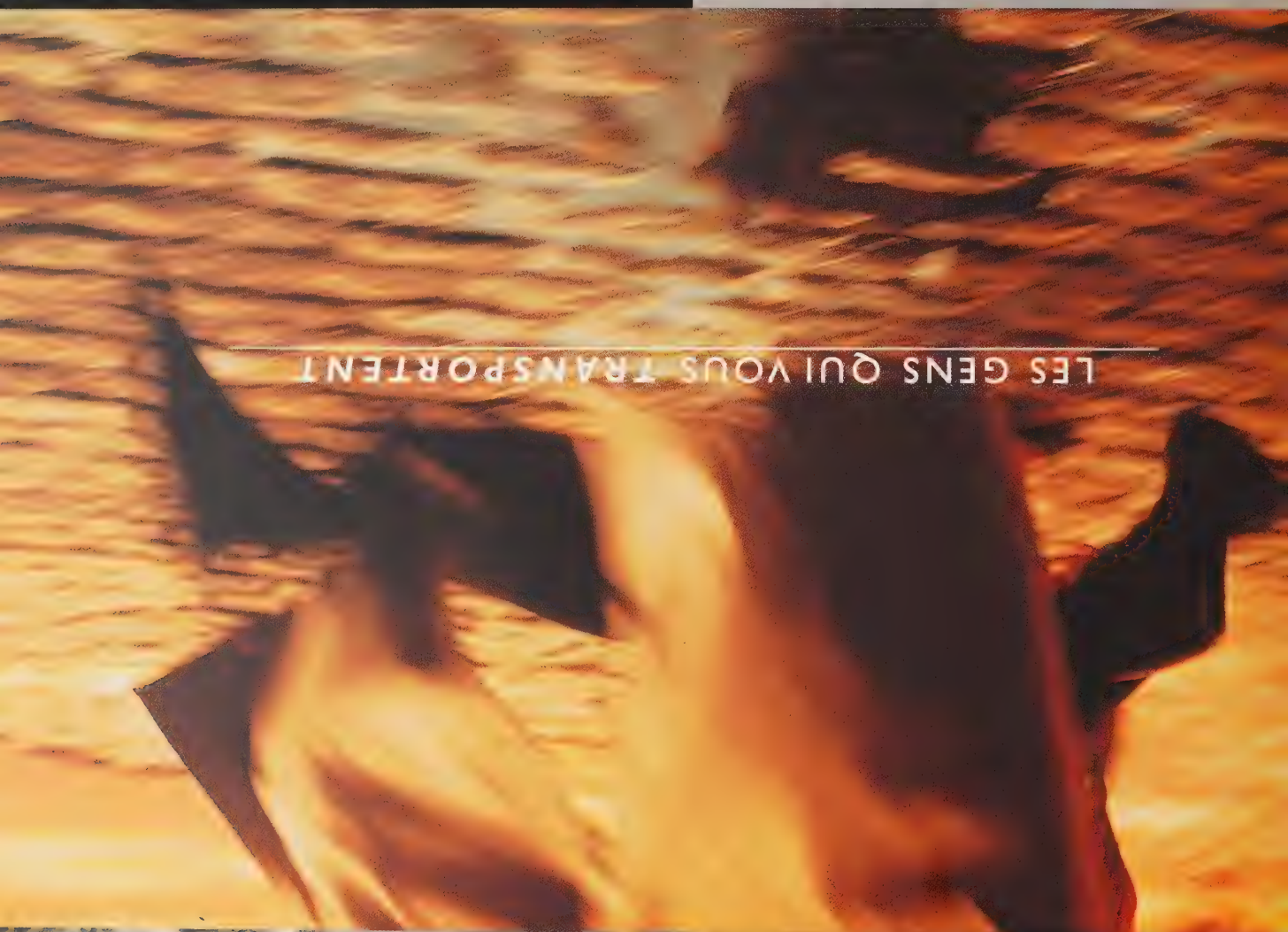
offre d'affaires, en offrant des prestations de qualité supérieure et en jouant la carte maline du

service voyageurs, celle du monde de demain le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable.

Nous réalisons notre mission - et nous réalisons notre vision - en fournissant nos clients la meilleure

offre d'affaires, en offrant des prestations de qualité supérieure et en jouant la carte maline du





LES GENS QUI VOUS TRANSPORTENT



Rapport annuel 1999



CA1  
VR  
-A56

Government  
Publications

# VIA Rail Canada: a new era



Annual Report 2000

**VIA**   
VIA Rail Canada

# corporate overview

As Canada's national passenger rail service, we strive to be the best transportation company in the country – providing exceptional service and building on our market strengths as one of the safest, most efficient and reliable modes of transportation available.



The Honourable  
David Collenette,  
P.C., M.P.  
Minister of Transport, Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s annual report for the year ending December 31, 2000.

Marc LeFrançois,  
Chairman of the Board

VIA Rail is Canada's national passenger rail service, created by the federal government in 1977. We serve Canada's regions from the Atlantic to the Pacific coasts, and from the Great Lakes to Hudson Bay.

Our mission is to offer safe, high-quality, low-cost passenger rail service.

Our vision is to be the best passenger transportation company in Canada.

We fulfill our mission — and we are achieving our vision — by reducing and controlling costs; by maximizing revenues; by providing exceptional service to our customers; and by building on the market strengths of passenger rail as one of the safest, most efficient and most reliable modes of transportation available.

We operate more than 460 trains weekly on 14,000 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With over 2,900 employees, VIA trains carried close to 4 million passengers over more than 942 million miles in 2000.

**In Western Canada**, VIA's legendary transcontinental service caters mainly to domestic and foreign tourism markets. The *Canadian*<sup>TM</sup>, a train running thrice-weekly between Toronto and Vancouver, was recently named one of the top five "Great Journeys of the World" by National Geographic, and one of the "Best Rail Experiences of the World" by the International Railway Traveler. VIA Rail's exquisite *Silver & Blue*<sup>TM</sup> class is one of the most sought-after vacations anywhere.

**In the Quebec City-Windsor Corridor**, VIA's trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown between central Canada's largest business centres. *VIA 1*<sup>TM</sup> service offers first-class amenities, as well as a roomy, hassle-free environment allowing business travellers to work or relax.

**In Atlantic Canada**, the *Ocean*<sup>TM</sup> runs six times a week between Montreal and Halifax, offering first-class comfort with its friendly *Easterly*<sup>TM</sup> service. The *Chaleur*<sup>TM</sup> makes three trips each week from Montreal through the Gaspé Peninsula.

**In rural and remote areas**, VIA operates services mandated by the government to meet regional transportation needs.

# the year at a glance

The key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the corporation. 1990 represents the first year of the current passenger rail network.

	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
<b>Key financial indicators</b> (in millions of dollars)											
Total operating revenue	240.7	220.6	200.2	190.5	184.5	175.0	176.4	164.2	155.8	150.1	142.8
Cash operating expenses*	404.7	389.1	382.6	386.5	389.8	397.3	438.5	485.2	487.1	478.1	493.3
Capital Expenditures	45.9	10.9	18.3	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1	31.5
Government funding:											
Operating	164.4	170.0	178.4	196.0	205.3	222.3	262.1	321.0	331.3	328.0	350.3
Reorganization charges	5.9	—	—	16.3	19.2	33.5	30.8	15.3	12.9	24.7	59.7
	170.3	170.0	178.4	212.3	224.5	255.8	292.9	336.3	344.2	352.7	410.0
Capital	45.9	—	—	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1	31.5
Total Government funding**	216.2	170.0	178.4	228.7	245.2	295.4	318.2	348.1	388.9	392.8	441.5
<b>Key operating statistics</b>											
Revenue/Cash operating expenses ratio (%)*	59.5	56.7	52.3	49.3	47.3	44.0	40.2	33.8	32.0	31.4	28.9
Total passengers carried (in thousands)	3,957	3,757	3,646	3,765	3,666	3,597	3,586	3,570	3,601	3,633	3,536
Total passenger-miles (in millions)	942	931	856	884	892	859	834	820	817	820	785
Government operating funding per passenger-mile (in cents)	18.1	18.3	20.8	24.0	25.2	29.8	35.1	41.0	42.1	43.0	52.2
Train-miles operated (in thousands)	6,621	6,448	6,325	6,482	6,472	6,219	6,524	6,515	6,483	6,247	6,365
Car-miles operated (in thousands)	45,121	43,168	42,068	41,242	40,491	37,100	36,351	35,861	35,993	35,890	35,767
Average passenger load factor (%)	58	59	56	58	59	61	60	59	57	58	57
Average number of passenger-miles per train-mile	142	144	135	136	138	138	128	126	126	131	123
On-time performance (%)	83	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Number of employees at year-end	2,958	2,909	2,952	2,969	3,000	3,178	3,718	4,131	4,478	4,402	4,525

\* Cash operating expenses exclude amortization of capital assets, reorganization charges, pension and employee future benefits.

\*\* Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of 16.5M in 1999 and 33.6M in 1998.



# outstanding

performance  
people  
service

## Executive message

VIA continued its extraordinary performance throughout 2000, moving with confidence towards a new future – a strong, revitalized passenger service to meet Canada's transportation needs in the years to come.



**Marc LeFrançois,**  
Chairman of the Board

*"VIA's employees have worked hard for more than a decade to make this rebirth of passenger rail possible. It has been a long journey. The people of VIA Rail — the people who maintain the trains, deliver uncompromising service on board and off, and deal hands-on with the thousands of daily, detailed challenges in running a railroad — have made the journey an unqualified success."*

VIA performed very well in the year 2000. More importantly, we defined a new future for passenger rail in Canada.

In fact, the year 2000 was — once again — VIA Rail's best year yet, crowning over a decade of steady improvements in performance, service, and managing costs. For the second year running we achieved a \$20-million increase in revenues. We increased our ridership significantly, a major milestone towards sustained growth for passenger rail. We kept a tight reign on costs, achieving and even surpassing all key financial targets for the year: proven success, solid management, dedicated employees.

But the real story of the year 2000 goes beyond numbers. It's about the birth of a new VIA Rail, and launching Canadian passenger rail into the future.

In April, the Government of Canada announced a commitment to passenger rail, and a commitment to the capital investment we need to move forward. This commitment confirms not only that VIA Rail has become an exceptional corporation in terms of financial control, product innovation, marketing and service delivery, it also confirms a shared vision of the future — a future where a strong, revitalized passenger rail service is essential to meeting Canada's transportation needs.

VIA responded quickly to realize that shared vision. We've already begun modernizing our stations and infrastructure. We've purchased new, state-of-the-art equipment that will come into service in 2001. We've put in motion a true renaissance of passenger rail that will bring new trains, more frequencies, and faster services to travellers across Canada.

This renaissance story has deep roots. VIA's employees have worked hard — giving everything they've got — for more than a decade to make this rebirth of passenger rail possible. It has been a long, often challenging journey, as we focused on delivering the best possible service to our customers, while cutting costs, streamlining the corporation, struggling with outdated equipment and facilities. The people of VIA Rail — the people who maintain the trains, deliver uncompromising service on board and off, and deal hands-on with the thousands of daily, detailed tasks in running a railroad — have made the journey an unqualified success.

# future

VISION  
COMMITMENT  
VALUES

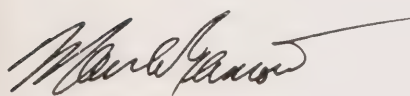
The renaissance of passenger rail — and this annual report — is in many ways a tribute to the efforts of the employees of VIA. To this tribute I add my own heartfelt gratitude and thanks for their skills, patience, and absolute commitment to the job.

These skills and commitment are needed now more than ever, as we move into this new era of growth for passenger rail. We must continue to provide the best possible passenger service, to control costs, and to constantly improve our operating results. At the same time, we must look ahead, to gain the maximum benefits possible for Canadians from the capital investment entrusted to us. We can achieve these objectives only by drawing on the knowledge and skills of all of our people, at every single level of the corporation.

During 2000, we consulted people throughout VIA to learn how we can do that more effectively. The result is a new approach to running the company — a corporate structure that eliminates any vestige of the old corporate silos, and puts real decision-making power and accountability on the front lines. This is not just a change in theory. It is a change in fact. It is already working. It is vital if we are to meet the new challenges of growth and expansion for Canada's national passenger rail service.

We are acting quickly and with confidence to meet these challenges. This annual report describes some of the solid, concrete results already achieved. Dramatic results are on their way for 2001.

The renaissance has begun.



Marc LeFrançois,  
Chairman of the Board



Commitment to success	1
The commitment and skills of each and every employee have contributed to VIA's revitalization	
At-seat service in Economy class	2
Alain Houle, Senior Service Attendant.	
Moving forward	3
Claude Parent at the helm	



# higher

revenues  
ridership  
efficiency

## 2000 highlights

With increased ridership and a \$20-million increase in revenues, we achieved an unprecedented 59.5% revenue/cost ratio — and reached full cost-recovery for Corridor operations.

High performance, innovation, and proven management expertise have prepared the way for investment in the future.



1

2

3

### **Outstanding performance**

System-wide performance continued the momentum achieved over the past decade. We increased revenues by \$20 million for the second year in a row, an increase of almost \$100 million over 1990. We carried 200,000 more passengers than last year, an increase of over 5%; this also represents an increase of 12% over 1990. Our ratio of revenues over expenses reached an unprecedented 59.5%. Total government operating funding per passenger-mile dropped to 18.1 cents, down from more than 52 cents per passenger-mile in 1990.

In Eastern Canada, revenues increased by 5% as compared to last year, despite intense competition from discount airlines in that market. In the Quebec City–Windsor Corridor, where we introduced additional frequencies to meet the growing market demand for medium-distance commuter and intercity train services, our operations have achieved 100% direct cost-recovery.

In Western Canada, demand continued to outpace capacity, while challenges in coping with the infrastructure and shared scheduling with freight operators unfortunately resulted in a drop in on-time performance. Equipment purchased in 2000 will allow us to deploy existing rolling stock to the West so that we can increase capacity and meet the ever-growing demand.

Despite the significant increase in fuel prices, and the increased expenses incurred when expanding services, we kept tight control over costs. Total government operating funding for 2000 was \$164.4 million, less than in 1999, and down from more than \$350 million in 1990 — even though we now operate more trains, carry more passengers, and deliver a higher quality of service.

### **Innovation and growth**

VIA introduced new services and additional frequencies in the Corridor, responding to the demand for quality travel choices in this busy market. The *Enterprise*™, an overnight train between Montreal and Toronto, operates Sunday through Friday, and offers travellers the option of full sleeping accommodations and shower facilities. We extended the Montreal–Toronto corridor to include Oakville, offering residents in the greater Oakville–Burlington–Hamilton region direct service to Montreal and Ottawa. We also added trips between Ottawa and Toronto and between Montreal and Quebec City to create consistent weekday patterns on these routes.

1

**Christena Keon Sirsly**

The Chief Strategy Officer provides leadership and ensures that our long-term capital investment goals are achieved.

2

**Paul Côté**

The Chief Operating Officer focuses on ensuring delivery of the highest quality service on a day-to-day basis.

3

**J. Roger Paquette**

The Chief Financial Officer provides critical focus on controlling costs



# innovative

PRODUCTS

PRIVACY

EXPERIENCE

In addition, we created a new type of service for business travellers — the *Priva*™ dedicated car service. Designed specifically for corporate meetings, *Priva* offers corporations and business groups the option of a private, travelling meeting room for productive travel.

In Maritime Canada, VIA introduced the *Bras d'Or*™, a seasonal touring train offering a spectacular cruise through the heart of Nova Scotia's Cape Breton Island. We also introduced dedicated sleeping cars, called *Northern Spirit*™, to VIA's *Hudson Bay*™ train operating between Winnipeg, The Pas, Thompson and Churchill.

We launched a totally new service called *VIAPAQ Courrier*™, offering same-day and next-day intercity emergency courier service throughout the Quebec City–Windsor Corridor. *VIAPAQ Courrier* provides emergency delivery service at competitive prices.

We developed *VIA eSchedule*™, the first application to provide electronic travel schedules for hand-held, laptop and desktop computers. This complements our self-serve Internet booking service introduced in 1997 when we were the first railway in the world to do so.

VIA's maintenance expertise continues to be in demand. We renewed multi-million dollar service and maintenance contracts with both West Coast Express, in British Columbia, and Montreal's Agence métropolitaine de transport.

## Uncompromising safety

Our commitment to safety, for our customers and our employees, continued to be a clear, highly visible priority throughout the corporation. In fact, Transport Canada is considering our new Safety Management System — the first of its kind for a Canadian railway — as the basis for a pilot safety audit which will help establish safety compliance guidelines throughout the Canadian rail industry.

We began a comprehensive project to upgrade and modernize signalling and control systems on all tracks which we own, and are working closely with CN regarding safety issues on their infrastructure. We have adopted new risk assessment procedures for all operating initiatives, and new standards which hold managers accountable for coordinating emergency preparedness measures. In addition, the Montreal Maintenance Centre's electronics and component repair shops received ISO 9002 recertification, confirming their compliance with international workplace quality standards.

As a result of these initiatives, workplace safety improved during 2000, with a 7% decline in employee days lost.



Service with a smile Teresa Beaulieu, Telephone Sales Agent.	1
VIA's new overnight delivery service, <i>VIAPAQ Courrier</i> (l. to r.) Yvon Amazan, Nicole Allard, Normand Richer	2
Introducing <i>Northern Spirit</i> cars Dedicated cars for VIA's <i>Hudson Bay</i> train operating between Winnipeg and Churchill	3

# vision

investment  
new equipment  
better facilities

## A new vision

With a five-year, \$401.9 million capital program, VIA is creating a new vision for passenger rail in Canada — a modern, efficient, coast-to-coast network, with state-of-the-art trains, delivering fast, high-quality services to all our customers.



1 2

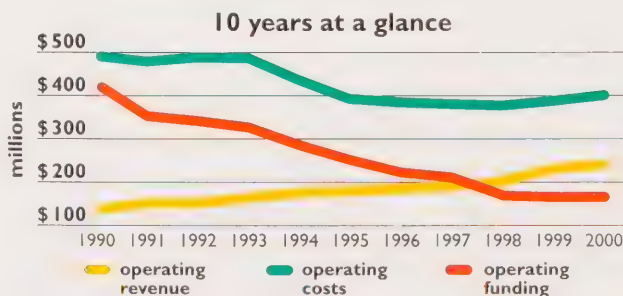
3 4

- |   |  |
|---|--|
| 1 | Steve Del Bosco<br>Vice-President, Marketing                               |
| 2 | Michael Gushue<br>Vice-President, Operations Support                       |
| 3 | John Marginson<br>Vice-President, Capital Program and Business Development |
| 4 | Mike Greenberg<br>Vice-President, Procurement and Real Estate              |

VIA Rail has earned its place in the transportation market place. We know passenger rail. We understand the market, and we understand the vast potential for growth in passenger rail services.

On April 12, 2000, the federal government helped tap that potential with a new vision for the future. In addition to providing stable annual funding for ongoing operations, it announced a five-year, \$401.9 million capital investment to stabilize and modernize Canada's passenger rail network. The Honourable David Collenette, Minister of Transport, emphasized that passenger rail would play a critical role in meeting the country's future transportation needs, and alleviating major challenges such as traffic congestion and pollution in heavily populated centres.

This investment will allow us to respond to the very real demand for a modern, efficient, coast-to-coast passenger rail service — a demand that has continually outpaced our capacity to deliver the new, quality services our customers expect. It means much-needed, modern equipment, better tracks and infrastructure, better station facilities, improved safety and environmental practices, a truly modern network of services linking communities across the country.





# enhanced

safety  
speed  
reliability

## The investment plan

We responded quickly to the government's announcement with a detailed, concrete capital improvement plan that will ensure the highest possible return on the investment. The government has approved our five-year plan in principle, and encouraged us to proceed quickly with the first year of the plan.

## New and better trains

The investment plan includes purchasing new passenger cars and locomotives, funds for repairing all reusable rolling stock, and completely refurbishing the rail diesel cars used on Vancouver Island and in Northern Ontario.

## Safer, more efficient tracks and signalling

Investment to upgrade and improve the infrastructure — the tracks our trains run on — will accommodate growing high-speed passenger traffic in the Quebec City–Windsor Corridor. Major improvements will include extended passing tracks, sidings, and other measures to reduce speed restrictions. In addition, we will invest in improved signalling and traffic control systems, including Centralized Traffic Control systems on infrastructure owned by VIA.

## Improved station facilities

We will improve facilities in our stations, in communities across the country, to ensure that they meet the expectations of Canadian travellers.

## Better environmental practices

We will invest in new procedures and equipment modifications to ensure the safe, environmentally sound management and disposal of waste on board all VIA trains.



Rigorous testing	1
Alexandru Popistas monitors the new equipment's performance.	
Deep roots	2
A proud Canadian salutes a passing VIA train.	
Safer, more efficient tracks and signalling	3
Improvements to the infrastructure will accommodate more traffic and higher speeds.	



# more

trains  
reliability  
capacity

## Impact on services

Improved facilities, better infrastructure, and new equipment will have dramatic impacts across VIA's entire network. Our immediate objective is to complete urgently needed improvements, which will secure the continued safe, reliable and cost-efficient operation of the passenger rail system. Our long-term objective is to provide the foundation for new, improved services and passenger growth in the years ahead. As the capital investment plan unfolds over the coming years, Canadians will enjoy better access to trains across the network, more frequent, faster services, refurbished stations, and modern equipment.

Increased fleet capacity, in particular, will yield significant service improvements in all parts of the country. It will allow us greater flexibility in deploying equipment when and where it is needed to meet fluctuations in demand. This is especially important in Western Canada, where limited capacity has hampered our ability to meet the demand for quality service.

New equipment will enhance VIA's successful overnight train services in the Quebec City-Windsor Corridor as well as in Eastern Canada, and will result in more equipment availability between Toronto and Vancouver. Refurbished rail diesel cars will provide a far more reliable and comfortable service to customers on Vancouver Island and in Northern Ontario. In the densely populated Corridor, which accounts for 85% of our customers, better equipment and infrastructure will result in new trains, new frequencies, and faster services. For example, we plan to increase our services with:

- 30% more trains per day between Montreal and Toronto, reducing trip time by up to 10 minutes;
- 40% more trains per day between Ottawa and Toronto, gaining up to 20 minutes per trip; and
- 40% more trains per day between Montreal and Ottawa, while cutting up to 25 minutes off the trip time.

Several more exciting improvements are planned for these and other routes in the years ahead, with more time saved per trip and even more routes, details of which will be communicated as they become available.



- 1 At your service  
Carlos da Silva, Counter Sales Agent
- 2 Welcome aboard!  
Sylvain Dottin, Service Manager

## 10 years at a glance



# stations

image  
comfort  
reliability

## Acting on the vision

With a clear focus on the future, we are acting quickly to implement the investment plan — introducing more and faster trains, better facilities, and better services, bringing Canadians more options for safe, comfortable, reliable transportation.

While the investment plan aims at the long-term stability and growth of the new VIA Rail, we were ready and able to begin implementing the plan as soon as it was formally approved in July. We took immediate action to begin station improvements, infrastructure upgrades, and secure new equipment.

### Stations

We launched a system-wide program to upgrade passenger stations and facilities, including new signage, improved lighting, better seating, ticketing and baggage handling. The program started with stations in the Quebec City–Windsor Corridor, but will expand to include many stations across Canada over the next four years. All of these improvements to our passenger facilities will present an image in keeping with the new VIA Rail — an efficient, modern, customer-focused transportation company.

To this end, we launched major capital projects to improve our London, Kingston, Oakville and Oshawa stations. London and Kingston — two of our busiest stations — will receive special attention. In London, VIA services were relocated to temporary facilities in December, in preparation for demolition of the old station early in 2001 and construction of new facilities. In Kingston, major renovations are planned to accommodate increased traffic, especially during peak periods, as well as to provide better accessibility for disabled passengers.

Renovations in Oakville, Oshawa and Kingston are scheduled for completion by the end of fall 2001, and the new station in London will open in September. In addition, we recently partnered with B.C. Ferries to establish an intermodal station in Prince Rupert. We also worked closely with Parks Canada to completely redevelop their heritage station in Jasper National Park.



The new face of VIA in Southwestern Ontario	1
London station is scheduled to open in September 2001.	
Modern and customer-focused	2
London's new facilities include improved seating, ticket counters and platform access.	



# tracks

safer  
modern  
efficient

Toronto's Union Station, previously owned by CN and CP, was sold to the City of Toronto in June 2000. The City intends to redevelop the station into a commercial and intermodal facility. VIA will make a significant investment in improving its baggage handling and ticketing. Its customer service areas will be relocated and upgraded. VIA's part of the station redevelopment will be completed in the fall of 2001.

We began renovations or upgrades in Smiths Falls, and stations in Churchill, Brockville and Cornwall will be refurbished in 2001. Other stations across Canada will benefit from the renovation program over the coming years.

## Infrastructure

An efficient, modern rail infrastructure — the tracks, switches, signals, control systems and bridges — is critical for the safe operation of passenger trains, and the introduction of more, higher-speed services. Infrastructure improvements are a major component of our capital investment plan.

We began with the rail line linking Montreal and Ottawa — the Alexandria Subdivision — one of the few rail lines owned by VIA Rail. Over the next two years, this \$25-million investment will improve the rail line with new signalling systems and track upgrades to permit increased train speed. This will allow us to cut up to 25 minutes off the trip time and add more train services between the two cities.

Over the next five years, upgrades are also planned for other routes using Canadian National infrastructure in the Quebec City–Windsor Corridor.

We made a priority commitment to upgrade our waste management practices throughout the Quebec City–Windsor Corridor. VIA has identified and will be implementing solutions to stop the practice of disposing of human waste directly on the tracks in the Corridor quickly and cost-efficiently. In addition, all new trains will be equipped with full retention tanks. The improvements to waste management practices will expand to include the entire national passenger rail system as soon as technically possible.



1

2

3

1, 2, 3

### An historic day for Canadian rail

December 15, 2000 marked the beginning of a new era for VIA when the Honourable David Collette announced the purchase of 139 passenger cars.





# trains

new  
faster  
reliable

## Faster locomotives

At year end, we were in the final stages of securing a supplier for up to 21 new high-speed locomotives — an \$80 million investment. The new, modern locomotives have a typical operating speed of 175 km/h, or 110 mph, with highly efficient acceleration and deceleration performance. This will give us the much-needed capacity to shorten trip times in our busiest markets.

The new locomotives will also be equipped with state-of-the-art safety systems that monitor train operations, record operating data and facilitate equipment diagnostics. Operators will enjoy a climate-controlled cab that minimizes fatigue from noise and vibrations.

## New trains

Perhaps the most dramatic step towards progress for the revitalized VIA Rail was our purchase of 139 passenger cars in December, the first major purchase of new cars in more than 20 years. This additional equipment will expand our total passenger fleet by one third, allowing us to add departures and expand overnight sleeper services in the Corridor, improve overnight services between Montreal and Halifax/Gaspé, and free up equipment for use in Western Canada. VIA began preliminary evaluations and testing of the equipment in Canada last June.

This purchase represents an exceptional value for Canadians. The cars were originally ordered by a consortium of European companies for a train service that was subsequently cancelled. We were able to buy them from Alstom Transport Limited, the British manufacturer, at a fraction of the price for similar state-of-the-art passenger equipment. And we eliminated the three-to-five year lead time normally involved in acquiring new equipment. The cars have started to arrive in Canada, and we will put the first of them into service by late 2001.

The equipment was custom-built for short-haul business travel and one-night sleeper service, and was designed for efficient operation in a wide range of geographic and climatic conditions. Ideally suited to meet expanding market demand in Central and Eastern Canada, the new trains can operate at speeds up to 200 km/h, and incorporate the best of current technology and advanced safety features.

We acted quickly to seize this rare opportunity — an opportunity to dramatically improve our entire passenger rail system at a price unheard of in Canadian — or even in world markets. The new passenger cars demonstrate, in the most visible way possible, the future of passenger rail in Canada — modern, efficient, reliable equipment, making possible improved service levels, increased ridership, and higher revenues for Canada's national passenger rail service.



1

2

### New arrival

1

The new European cars have already started to arrive in Canada.

### Unofficial unveiling

2

The protective cover is peeled off upon the equipment's arrival at a VIA maintenance facility.

# challenges

expansion  
integration  
flexibility

## The new challenges of growth

Investment and growth bring new challenges for VIA — realizing the maximum future benefits from investment, while continuing to focus on the immediate tasks of delivering the best possible service to our customers. To meet new challenges, we have reinvented the corporation, maximizing our key assets: the talent, knowledge and dedication of our people.



1

2

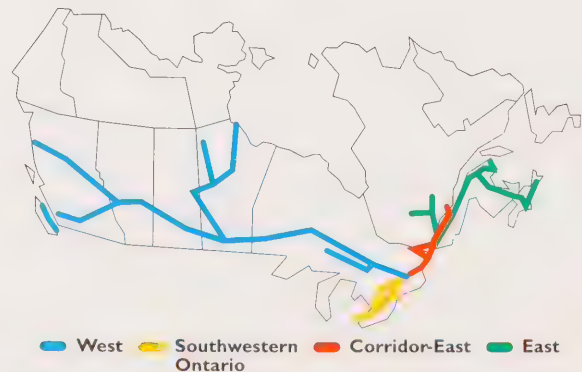
The new VIA Rail has set its sights clearly on becoming a modern passenger rail service that offers Canadians more options for safe, comfortable, and reliable transportation. We are introducing more trains — and, in general, faster trains — throughout the network. We are building a renewed network of facilities that will provide our customers with increased comfort, convenience, and access to our trains. We are rebuilding and upgrading the infrastructure of our network to ensure maximum safety and efficiency.

At the request of the Minister of Transport, we also began exploring a number of special initiatives during the year 2000. For example, many communities across Canada lost passenger rail service when the network was cut in half in 1990. We are studying the possibility of restoring service to some of these communities, as well as extending service to more areas outside the current network.

We also began looking at options to support the Minister's smog reduction initiatives through closer intermodal partnerships and links with commuter services. These might include, for example, joint ticketing and integrated scheduling with commuter services in the Greater Toronto area and new connecting services to airports.

While examining these options, our priority is clear: growing our business where growth is sustainable, while maintaining financial stability and operating within the constraints of our existing operating funding.

### Four new service teams in VIA's network



1

#### High-quality standards

Dale Virdee, electrician, Montreal Maintenance Centre

2

#### An environmentally-friendly alternative

Intercity passenger rail helps to reduce smog and road congestion.



# managing

growth  
change  
performance

Growth brings with it a new set of challenges for VIA Rail.

For the past decade we have operated with a determined, single-minded focus on controlling costs and managing the day-to-day operations of passenger rail as efficiently as possible. While we have always had an eye on the future and have always known what must be done for the future of passenger rail in Canada, we have had little opportunity to focus on the long-term challenges and excitement of growth.

We now have that opportunity, and we are faced with two critical objectives:

- To be the best passenger transportation company in Canada;
- To realize maximum benefits from the capital program.

As we considered these new challenges, we began an intense process of self-examination. We concluded that a new era of growth and revitalization called for a new approach to managing passenger rail.

This new corporate organization, effective in early 2001, eliminates the departmental silos of traditional organizations. Under the direction of the Chairman of the Board and of the President and Chief Executive Officer, senior leadership is channelled into three streams that cut across functional boundaries and affect all aspects of running a passenger rail service: strategy, operations, and control.

The Chief Strategy Officer provides leadership for the corporation's strategic direction, and ensures that our long-term capital investment is managed to achieve maximum returns. The Chief Operating Officer focuses on ensuring the delivery of the highest quality service on a day-to-day basis. Our Chief Financial Officer provides the critical focus on controlling costs — ensuring that growth is achieved without compromising our ability to maintain a lean, cost-effective operation.

Unlike traditional senior positions, these chief officers are not directing separate, departmental teams. Together with four Vice-Presidents in charge of marketing, operations support, capital program and business development, as well as procurement and real estate, they oversee the operation of a true matrix of cross-functional teams. In addition, we have organized full service teams around our key markets — Western Canada, Southwestern Ontario, Corridor-East, and Eastern Canada — each of which combines responsibilities for planning, operations, and control.



1	VIA's senior management team (l. to r.) Chief Financial Officer J. Roger Paquette, Chief Strategy Officer Christena Keon Sirsly, Chairman of the Board Marc LeFrançois, and Chief Operating Officer Paul Côté
2	VIA's mission To offer safe, high-quality, low-cost passenger rail service.



# forward

Innovation  
Accountability  
Opportunity

Our goals in creating this type of cross-functional organization, and the key to making it work, are to ensure that we can build the new VIA Rail with the combined knowledge and expertise of our entire organization.

When teams combine the skills and abilities of people who understand and are accountable for all three corporate priorities, there is less reason to defer critical decisions by passing them up the corporate ladder. Instead, real responsibility, accountability, and decision-making power exist at the level where the need for decisions arises. And the people making those decisions are the ones most likely to know what effects they will have on the customer.

This is a radically new approach to empowering employees and ensuring accountability throughout the organization. It is also a sensible approach, and the most effective way to leverage VIA's very important capital: the talent, knowledge and dedication of our people.

It is precisely this capital that has made the new VIA Rail, and the renaissance of passenger rail, possible. And this is why VIA Rail is confident in a new future for passenger rail: a future of opportunity, growth, and a continually improving service to travellers across Canada.



1

2

3

1, 2, 3

#### A nation pays tribute

VIA Rail had the honour of transporting the late Right Honourable Pierre Elliott Trudeau on his final journey home, October 2, 2000.


™: Trademark owned and used by VIA Rail Canada Inc.

# management's responsibility statement

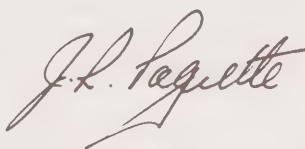
Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information used elsewhere in the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, general partnership, as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Raymond Chabot Grant Thornton, general partnership, have audited the Corporation's financial statements and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors, consisting solely of outside Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.



**Marc LeFrançois**  
Chairman of the Board



**J. R. Paquette**  
Chief Financial Officer

Montreal, Canada  
February 9, 2001

# auditors' report

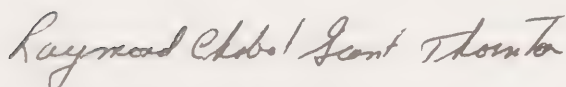
for the statement of operations

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 2000 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

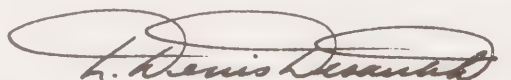
In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2000 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied, except for the change in the method of accounting for employee future benefits as explained in note 3 to the financial statements, on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act* and regulations, and the by-laws of the Corporation.



Raymond Chabot Grant Thornton

General partnership  
Chartered Accountants



L. Denis Desautels, FCA

Auditor General of Canada

Montreal, Canada  
February 9, 2001

Ottawa, Canada  
February 9, 2001



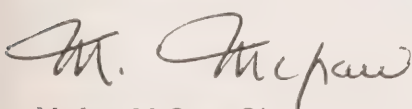
# financial statements

## Balance sheet

(in thousands)	Notes	2000	1999
<u>Current assets</u>			
Cash and term deposits		\$ 18,441	\$ 3,846
Accounts receivable, trade		6,995	11,262
Accounts receivable, other		7,000	15,682
Receivable from the Government of Canada		3,096	—
Temporary investments	6	39,539	50,039
Materials		17,031	16,535
		<u>92,102</u>	<u>97,364</u>
<u>Long-term assets</u>			
Capital assets	5	480,847	487,823
Asset renewal fund	6	37,825	28,260
Accrued pension	8	20,717	—
		<u>539,389</u>	<u>516,083</u>
		<u>\$ 631,491</u>	<u>\$ 613,447</u>
<u>Current liabilities</u>			
Accounts payable and accrued liabilities		\$ 87,329	\$ 86,965
Deferred revenue		6,091	5,037
		<u>93,420</u>	<u>92,002</u>
<u>Long-term liabilities</u>			
Accrued other employee future benefits	8	16,554	56,105
Other		5,087	5,539
		<u>21,641</u>	<u>61,644</u>
<u>Deferred capital funding</u>	9	<u>482,476</u>	<u>487,107</u>
<u>Shareholder's equity (deficiency)</u>			
Share capital	10	9,300	9,300
Contributed surplus		4,678	4,345
Retained earnings (deficit)		19,976	(40,951)
		<u>33,954</u>	<u>(27,306)</u>
		<u>\$ 631,491</u>	<u>\$ 613,447</u>

See accompanying notes to financial statements

On behalf of the Board,



Marlene McGraw, CA  
Director and Chairman of the Audit Committee



Marc LeFrançois  
Director and Chairman of the Board

# financial statements

## Statement of operations and retained earnings

(in thousands)	Notes	2000	1999
<b>Revenue</b>			
Passenger		\$ 217,614	\$ 202,096
Other		23,037	18,527
		<u>240,651</u>	<u>220,623</u>
<b>Expenses</b>			
Customer services		241,958	223,815
Equipment maintenance		82,764	77,459
Marketing and sales		27,123	25,909
Support services		38,820	38,643
General and administrative		15,125	21,812
Pension	3 and 8	(62,414)	1,625
Other employee future benefits	3 and 8	3,718	9,543
Amortization of capital assets		52,216	41,951
		<u>399,310</u>	<u>440,757</u>
Net operating loss before funding from the Government of Canada		158,659	220,134
Operating funding from the Government of Canada		170,304	170,000
Amortization of deferred capital funding		50,200	42,071
Net results of operations before taxes		61,845	(8,063)
Income and large corporation taxes		918	1,788
Net results of operations for the year		60,927	(9,851)
Retained earnings (deficit), beginning of year		(40,951)	(31,100)
Retained earnings (deficit), end of year		\$ 19,976	\$ (40,951)

See accompanying notes to financial statements

# financial statements

Financial Statements December 31, 2000

## Statement of cash flows

(in thousands)

	2000	1999
<b>Operating activities</b>		
Net results of operations for the year	\$ 60,927	\$ (9,851)
Non-cash charges (credits) to operations:		
Amortization of capital assets	43,235	41,100
Losses on write-off and disposal of capital assets	9,330	1,199
Amortization of investment tax credits	(349)	(348)
Amortization of deferred capital funding	(50,200)	(42,071)
Changes in non-cash working capital	13,871	15,603
Change in accrued pension	(20,717)	1,625
Change in accrued other employee future benefits	(39,551)	(1,621)
Change in other long-term liabilities	(103)	(102)
	<b>16,443</b>	<b>5,534</b>
<b>Financing activities</b>		
Capital funding from the Government of Canada	45,902	30,500
Receivable from the Government of Canada	(3,096)	—
	<b>42,806</b>	<b>30,500</b>
<b>Investing activities</b>		
Change in asset renewal fund	(9,565)	(18,578)
Change in temporary investments	10,500	(16,476)
Acquisition of capital assets	(45,902)	(10,910)
Proceeds from sale of capital assets	313	1,043
	<b>(44,654)</b>	<b>(44,921)</b>
<b>Cash and term deposits</b>		
Increase (decrease) during the year	14,595	(8,887)
Balance, beginning of year	3,846	12,733
Balance, end of year	<b>\$ 18,441</b>	<b>\$ 3,846</b>
Represented by:		
Cash	\$ 1,038	\$ (583)
Term deposits, 5.75%, maturing in January, 2001 (1999: 5.06%)	17,403	4,429
	<b>\$ 18,441</b>	<b>\$ 3,846</b>

See accompanying notes to financial statements



# notes to financial statements

## 1. Authority and Objectives

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the best passenger transportation company in Canada with a mission to provide high-quality, low-cost passenger service. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

## 2. Accounting Policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

### a) Funding from the Government of Canada

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded in the Statement of operations and retained earnings. The amounts are determined on the basis of operating costs less commercial revenues excluding non-cash transactions relating to capital assets, pension plans, and other employee future benefits, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable capital assets is recorded as deferred capital funding on the Balance Sheet and amortized on the same basis and over the same periods as the related capital assets. Upon disposition of the funded depreciable capital assets, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to these capital assets. Funding for non-depreciable capital assets is recorded as contributed surplus.

### b) Materials

Materials are valued at weighted average cost.

### c) Capital assets

Capital assets acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at the net transfer values while subsequent additions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other capital asset upgrading are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the capital assets concerned; otherwise, costs are expensed as incurred.

Retired assets are written down to their net realizable value.

# notes to financial statements

10-20-2020 11:20:00

## d) Amortization of capital assets

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of capital assets, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 29 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 38 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other assets	3 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired assets.

## e) Leases

Capital assets recorded under capital leases are amortized on a straight-line basis over 20 years, which is representative of their useful lives.

Rental payments under operating leases are expensed as incurred.

## f) Deferred credits

Investment tax credits are amortized over the estimated useful lives of the related capital assets. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of capital assets. These credits are included in other long-term liabilities.

## g) Employee future benefits

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans and has adopted the following policies:

The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on service and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

Amortization of past service costs is calculated on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at fair value.

The excess of the net actuarial gain or loss over 10% of the greater of the benefit obligation and the fair value of plan assets in any one year is amortized over the average remaining service lives of active employees.

# notes to financial statements

## h) *VIA Préférence* program

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *VIA Préférence* frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities. The revenues from the sale of point credits to participating partners are recorded as revenue in the year in which the credits are sold.

## i) Financial instruments

The estimated fair value of financial instruments, except for the asset renewal fund and temporary investments, approximates their carrying value due to their current nature.

The temporary investments are carried at the lower of cost and market.

The asset renewal fund is carried at cost.

## j) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect amounts reported in the financial statements and accompanying notes. Claims receivable, amortization of capital assets, accrued pension, accrued other employee future benefits and contingencies are the most significant items where estimates are used. Actual results could differ from those estimates.

## 3. Adoption of new accounting standard — Employee future benefits

The Corporation adopted, on a prospective basis, the new recommendation issued by the Canadian Institute of Chartered Accountants with respect to the accounting for pension and other types of employee future benefits. Under the new recommendation, the costs of post-retirement, post-employment benefits other than pensions are accrued. The new recommendation also requires a change in the discount rate used to value pension benefit obligations and service costs from an estimated long-term rate to a market-based interest rate. The impact of adopting the new recommendation was an increase in net earnings of \$59.4 million for the pension plans and a decrease in net earnings of \$2.9 million for the other employee future benefit plans.

## 4. Reconciliation of net results of operations to Government funding basis

The Corporation receives its funding from the Government of Canada based primarily on cash flow requirements. Items recognized in the Statement of operations and retained earnings in one year may be funded by the Government of Canada in different years. Accordingly, the Corporation has different net results of operations for the year on a government funding basis than on a Canadian generally accepted accounting principles basis. These differences are outlined below:



# notes to financial statements

Notes to Financial Statements 2000

(in millions of dollars)	2000	1999
Net results of operations for the year	60.9	(9.8)
Items not requiring (not providing) operating funds:		
Amortization and losses on write-off and disposal of capital assets	52.6	42.3
Amortization of deferred capital funding	(50.2)	(42.1)
Pension	(62.4)	1.6
Employee future benefits to be funded in subsequent years	3.1	6.4
Adjustment for accrued compensation	1.7	—
Payment of prior years' reorganization charges	(5.3)	(4.4)
Operating funding surplus (deficit) for the year	0.4	(6.0)

## 5. Capital assets

(in millions of dollars)	2000			1999
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Net
Land	4.7	—	4.7	4.3
Rolling stock	505.2	284.2	221.0	242.8
Maintenance buildings	160.1	89.0	71.1	75.5
Stations and Facilities	34.5	16.0	18.5	19.8
Infrastructure improvements	94.9	34.2	60.7	61.2
Leasehold improvements	90.1	63.3	26.8	29.3
Machinery and Equipment	28.9	22.8	6.1	7.5
Information systems	60.3	53.9	6.4	10.7
Other assets	18.8	18.7	0.1	0.2
	997.5	582.1	415.4	451.3
Projects in progress			43.8	15.0
Retired assets (at net realizable value)			21.6	21.5
			480.8	487.8

On December 31, 2000 the gross value of assets under capital leases included above was \$3.1 million (1999: \$3.2 million) and related accumulated amortization thereon amounted to \$2.3 million (1999: \$2.2 million).

Projects in progress primarily consist of rolling stock and information systems.

# notes to financial statements

## Temporary investments and asset renewal fund

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as the operating savings resulting from the rationalization of its maintenance activities, in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects.

The temporary investments and asset renewal fund include the following investment instruments:

(in millions of dollars)	2000		1999	
	Cost	Market value	Cost	Market value
Canadian bonds and discount notes	29.7	32.7	30.3	30.6
Pooled equity unit trust	38.1	41.7	38.1	46.8
Cash and short-term investments	9.5	9.5	9.9	9.9
Balance, end of year	77.3	83.9	78.3	87.3
Represented by:				
Temporary investments	39.5	42.9	50.0	55.9
Asset renewal fund	37.8	41.0	28.3	31.4
	77.3	83.9	78.3	87.3

The temporary investments represent the amount that the Treasury Board has approved to fund operating deficits and certain capital assets while the balance of the asset renewal fund represents the funds that are retained for future investments in capital assets.

The effective rate of return on Canadian bonds and discount notes for 2000 and 1999 varies between 4.0% and 8.5% and mature between January 2001 and December 2031.

The fair value of Canadian bonds, discount notes and pooled equity unit trust is equivalent to the market value based on the current bid price at the balance sheet date.

The investment decisions for the Temporary investments and asset renewal fund are consistent with the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy. The Corporation is not encountering any significant market, cash flow or interest rate risks related to these investments.

## Income and large corporation taxes

The Corporation has net timing differences of \$6.9 million (1999: \$75.7 million) resulting from items not deducted for income tax purposes, the benefit of which has not yet been recognized in the financial statements. These timing differences generally result from the accrual of pension costs and other employee future benefits costs and contingencies. The corporation has unused tax losses in the amount of \$19.6 million of which \$9.7 million will expire in the year 2005 and \$9.9 million will expire in the year 2007.

# notes to financial statements

2000 1999 2000 1999 2000

## 8. Accrued employee future benefits

The Corporation provides defined benefit pension plans, post retirement and post-employment benefits to all its permanent employees.

Included in other benefit plans are expenses incurred by the Corporation relating to workers' compensation, post-retirement and post-employment benefits.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1998 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, 2000, the net income (expense) and accrued benefit asset (liability) for the Corporation's plans are as follows:

(in millions of dollars)	2000	1999	2000	1999	2000
	Pension plans		Network restructuring & reorganization charges		Other benefit plans
Net income (expense)	61.8	(1.6)	(0.8)	(9.5)	(7.4)
Accrued benefit asset (liability)	20.7	(41.7)	(19.2)	(21.0)	(2.9)

The current portion of the network restructuring & reorganization charges in 2000 of \$5.6 million (1999: \$6.6 million) is included with accounts payable and accrued liabilities.

Information concerning the Corporation's defined benefit plans as at December 31, in aggregate, is as follows:

(in millions of dollars)	2000	1999	2000	1999	2000
	Pension plans		Network restructuring & reorganization charges		Other benefit plans
Accrued benefit obligation	1,000.5	981.8	19.2	21.0	24.6
Fair value of plan assets	1,428.1	1,123.8	—	—	—
Funded status — surplus (deficit)	427.6	142.0	(19.2)	(21.0)	(24.6)

The plan assets are at fair value for 2000 and at actuarial adjusted market value for 1999.

The significant actuarial assumptions adopted in measuring the Corporation's accrued benefit obligations are as follows:

	2000	1999	2000	1999	2000
	Pension plans		Network restructuring & reorganization charges		Other benefit plans
Discount rate	7.0%	7.5%	7.0%	5.0%	7.0%
Expected long-term rate of return on plan assets	8.0%	7.5%	—	—	—
Rate of compensation increase	3.5%	4.5%	2.0%	2.0%	3.5%



# notes to financial statements

Health care benefits included in other benefit plans are measured using the Canadian Consumer Price Index (CPI) plus 7.0%. The rate was assumed to decrease gradually to CPI plus 1.0% over 7 years and remain at that level thereafter.

Other information concerning the Corporation's defined benefit plans is as follows:

(in millions of dollars)	2000	1999	2000	1999	2000
	Pension plans		Network restructuring & reorganization charges		Other benefit plans
Employees' contributions	7.9	8.4	—	—	—
Benefits paid	67.9	63.7	6.0	7.9	4.5

The Corporation did not contribute to the pension funds in 2000 and 1999 since the plans were in a surplus position and as such the Corporation has a contribution holiday.

## Deferred capital funding

(in millions of dollars)	2000	1999
Balance, beginning of year	487.1	499.2
Asset renewal fund replenishment	—	30.5
Government funding for depreciable capital assets	45.9	—
Government funding for land investment transferred to contributed surplus	(0.4)	(0.5)
Amortization of deferred capital funding	(50.2)	(42.1)
Balance, end of year	482.4	487.1

## 10. Share capital

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares of no par value. As at December 31, 2000 and 1999, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.

# notes to financial statements

2014-2015 Annual Report of the Government of Canada

## 11. Commitments

a) The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate and computer equipment are as follows:

(in millions of dollars)

2001	14.2
2002	9.7
2003	8.7
2004	7.3
2005	7.4
Subsequent years up to 2049	137.4
	<hr/> 184.7

b) The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring up to December 31, 2008.

c) The Corporation has issued letters of credit totalling approximately \$9.4 million (1999: \$9.7 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

d) The Corporation has entered into swap contracts as a means of stabilizing the price of diesel fuel purchases. As at December 31, 2000, \$8.5 million of these contracts are outstanding.

## 12. Related party transactions

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies, and enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and are recorded at exchange value.

# corporate directory

## Board of Directors

**Michel Biron**,  
Nicolet, Quebec

**Greg Black**,  
Bracebridge, Ontario

**Jacqueline L. Boutet**,  
Montreal, Quebec

**Alan Chapple**,  
Toronto, Ontario

**Anthony Friend, Q.C.**,  
Calgary, Alberta

**Barbara Kane**,  
Halifax, Nova Scotia

**Wendy Kelly**,  
Regina, Saskatchewan

**Yvon LeBlanc**,  
Bouctouche, New Brunswick

**Marc LeFrançois**,  
*Chairman of the Board*,  
Montreal, Quebec

**Robert Matteau**,  
Grand-Mère, Quebec

**Marlene McGraw, CA**,  
Brantford, Ontario

**Donald Pettit**,  
Vancouver, British Columbia

**Timothy Reid**,  
Toronto, Ontario

**James J. Smith, FCA**,  
Winnipeg, Manitoba

## Officers

**Marc LeFrançois**,  
*Chairman of the Board*

**Paul Côté**,  
*Chief Operating Officer*

**Steve Del Bosco**,  
*Vice-President, Marketing*

**Mike Greenberg**,  
*Vice-President, Procurement  
and Real Estate*

**Michael Gushue**,  
*Vice-President, Operations Support*

**Christena Keon Sirsly**,  
*Chief Strategy Officer*

**Carole Mackaay**,  
*General Counsel  
and Corporate Secretary*

**John Marginson**,  
*Vice-President, Capital Program  
and Business Development*

**J. Roger Paquette**,  
*Chief Financial Officer*

## Committees of the Board

### *Executive Committee*

**Marc LeFrançois, Chairman**

Jacqueline L. Boutet  
Alan Chapple  
Anthony Friend, Q.C.  
Robert Matteau

### *Human Resources Committee*

**Donald Pettit, Chairman**

Greg Black  
Alan Chapple  
Barbara Kane  
Wendy Kelly  
Timothy Reid  
James J. Smith, FCA

### *Planning and Finance*

**Yvon LeBlanc, Chairman**

Michel Biron  
Greg Black  
Jacqueline L. Boutet  
Barbara Kane  
Timothy Reid  
James J. Smith, FCA

### *Investment Committee*

**Anthony Friend, Q.C., Chairman**

Greg Black  
Alan Chapple  
Yvon LeBlanc  
Robert Matteau  
Marlene McGraw, CA

### *Audit Committee*

**Marlene McGraw, CA, Chairman**

Michel Biron  
Jacqueline L. Boutet  
Anthony Friend, Q.C.  
Wendy Kelly  
Robert Matteau  
Donald Pettit

## VIA Office Locations

### *Headquarters and Quebec*

3 Place Ville Marie, Suite 500  
Montreal, Quebec  
H3B 2C9  
(514) 871-6000

### *Postal address:*

P.O. Box 8116, Station A  
Montreal, Quebec  
H3C 3N3

### *Atlantic*

1161 Hollis Street  
Halifax, Nova Scotia  
B3H 2P6  
(902) 494-7906

### *Ontario*

65 Front Street West  
Room 222  
Toronto, Ontario  
M5J 1E6  
(416) 956-7600

### *West*

104-123 Main Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3C 1A3  
(204) 949-7400

1150 Station Street  
Vancouver, B.C.  
V6A 2X7  
(604) 640-3700

### *Website*

[www.viarail.ca](http://www.viarail.ca)



**Conseil d'administration**

Michel Biron,  
Nicollet (Québec)

Greg Black,

Bracebridge (Ontario)

Jacqueline L. Boutet,

Montréal (Québec)

Alan Chapple,

Toronto (Ontario)

Anthony Friend, c.r.

Calgary (Alberta)

Barbara Kane,

Halifax (Nouvelle-Écosse)

Wendy Kelly,

Regina (Saskatchewan)

Yvon LeBlanc,

Bouctouche (Nouveau-Brunswick)

Marc LeFrançois,

président du Conseil,

Montréal (Québec)

Robert Matteau,

Grand-Mère (Québec)

Marlene McGraw, CA

Brantford (Ontario)

Donald Pettit,

Vancouver (Colombie-Britannique)

Timothy Reid,

Toronto (Ontario)

James J. Smith, FCA

Winnipeg (Manitoba)

**Dirigeants**

Marc LeFrançois,

président du Conseil

Paul Côté,

chef de l'exploitation

Steve Del Bosco,

vice-président, Marketing

Mike Greenberg,

vice-président, Approvisionnement

Michael Gushue,

et Immeubles

Christena Keon Sitsly,

vice-président, Soutien à l'exploitation

chef de la stratégie de l'entreprise

Carole Mackaay,

avocat général et secrétaire

John Margison,

vice-président,

Programme d'immobilisations

et Développement commercial

J. Roger Paquette,

chef des services financiers

**Comités du Conseil**

**Comité exécutif**

Marc LeFrançois, président

Jacqueline L. Boutet

Alan Chapple

Anthony Friend, c.r.

Robert Matteau

**Comité des ressources humaines**

Donald Pettit, président

Greg Black

Alan Chapple

Barbara Kane

Wendy Kelly

Timothy Reid

James J. Smith, FCA

**Comité de planification et finances**

Yvon LeBlanc, président

Michel Biron

Greg Black

Jacqueline L. Boutet

Barbara Kane

Timothy Reid

James J. Smith, FCA

**Comité des placements**

Anthony Friend, c.r., président

Greg Black

Alan Chapple

Yvon LeBlanc

Robert Matteau

Marlene McGraw, CA

**Comité de vérification**

Marlene McGraw, CA, président

Michel Biron

Jacqueline L. Boutet

Anthony Friend, c.r.

Wendy Kelly

Robert Matteau

Donald Pettit

**Bureaux de VIA**

**Siège social et Québec**

3, Place Ville-Marie, bureau 500

Montréal (Québec)

H3B 2C9

(514) 871-6000

Adresse postale:

Case postale 8116,

Succursale A

Montréal (Québec)

H3C 3N3

**Atlantique**

1161, rue Hollis

Halifax (Nouvelle-Écosse)

B3H 2P6

(902) 494-7906

**Ontario**

65, rue Front Ouest

Bureau 222

Toronto (Ontario)

M5J 1E6

(416) 956-7600

**Ouest**

104-123, rue Main

Winnipeg (Manitoba)

R3C 1A3

(204) 949-7400

1150, rue Station

Vancouver (C.-B.)

V6A 2X7

(604) 640-3700

Site Web

www.viarail.ca

10. Capital-actions

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 décembre 2000 et 1999, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et complètement payées.

11. Engagements

a) Les paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles et à du matériel informatique sont les suivants :

(en millions de dollars)	
2001	14,2
2002	9,7
2003	8,7
2004	7,3
2005	7,4
Exercices ultérieurs jusqu'en 2049	137,4
	184,7

b) La société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.

c) La société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 9,4 millions de dollars (1999 : 9,7 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie sur les paiements futurs.

d) La société transige des contrats de swap qui servent à stabiliser les coûts d'achat du carburant diesel. Au 31 décembre 2000, la valeur totale de ces contrats était de 8,5 millions de dollars.

12. Opérations entre apparentés

La société est apparentée en propriété commune à tous les ministères et organismes du gouvernement du Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours normal des affaires avec ces ministères et organismes et sont conformes à l'usage commercial habituel applicable à toutes personnes et entreprises, et sont comptabilisées à la valeur d'échange.

Les importantes hypothèses actuarielles adoptées pour mesurer les obligations au titre des prestations constituées de la société sont les suivantes :

	2000	1999		2000	1999
Taux d'actualisation	7,0 %	7,5 %	Régimes de retraite	7,0 %	5,0 %
Taux de rendement prévu des actifs	8,0 %	7,5 %	Charges de restructuration du réseau	2,0 %	7,0 %
des régimes, à long terme	3,5 %	4,5 %	et frais de réorganisation	—	2,0 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	4,5 %	Autres régimes de prestations	3,5 %	—

Les prestations d'assurance-maladie incluses dans les autres régimes de prestations, sont calculées en utilisant l'indice des prix à la consommation pour le Canada (IPC) plus 7,0 %. On a supposé que le taux diminuerait graduellement à l'IPC plus 1,0 % sur 7 ans et qu'il restera à ce niveau par la suite.

Les autres renseignements concernant les régimes à prestations déterminées de la société sont les suivants :

	2000	1999		2000	1999
Cotisations des employés	7,9	8,4	Régimes de retraite	Charges de restructuration du réseau	et frais de réorganisation
Prestations versées	67,9	63,7	Autres régimes de prestations	4,5	—

La société n'a pas contribué au fonds de retraite en 2000 et en 1999 étant donné qu'il y avait un surplus dans les régimes et, pour cette raison, la société était exonérée de cotisations.

9.

## Financement en capital reporté

	2000	1999		2000	1999
Renflouement du fonds de renouvellement des actifs	487,1	499,2	Financement du gouvernement du Canada	—	30,5
Financement pour les immobilisations amortissables	45,9	—	Financement de terrains par le gouvernement	—	—
Amortissement du financement en capital reporté	(50,2)	(0,5)	du Canada, transféré au surplus d'apport	(0,4)	(42,1)
Solde à la fin de l'exercice	482,4	487,1			



8. Charges des avantages sociaux futurs

La société fournit à tous ses employés permanents des régimes à prestations déterminées de retraite, de prestations à la retraite et de prestations après emploi. Sont incluses dans les autres régimes de prestations les dépenses engagées par la société reliées aux prestations d'indemnité des travailleurs, aux prestations à la retraite et aux prestations après emploi. Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1998 par des actuaires externes, membres de l'Institut canadien des actuaires. Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre 2000, le bénéfice net (dépense) et l'actif au titre des prestations constituées (passif) des régimes de la société sont les suivants :

(en millions de dollars)		2000	1999
Bénéfice net (dépense) Actif au titre des prestations constituées (passif)	Régimes de retraite	61,8	(1,6)
	Charges de restructuration du réseau et frais de réorganisation	(0,8)	(9,5)
		Autres régimes de prestations	(7,4)
		2000	1999
		(2,9)	(21,0)

La portion à court terme des charges de restructuration du réseau et frais de réorganisation en 2000, qui s'élève à 5,6 millions de dollars (1999 : 6,6 millions de dollars), est incluse dans le poste Fournisseurs et charges à payer.

Les renseignements concernant les régimes à prestations déterminées de la société au 31 décembre, en agrégat, sont les suivants :

(en millions de dollars)		2000	1999
Obligations au titre des prestations constituées Juste valeur des actifs des régimes	Régimes de retraite	1 000,5	981,8
	Charges de restructuration du réseau et frais de réorganisation	19,2	21,0
		Autres régimes de prestations	24,6
		2000	1999
		(24,6)	(21,0)
Situation de capitalisation excédent (déficit)	Régimes de retraite	427,6	142,0
	Charges de restructuration du réseau et frais de réorganisation	(19,2)	(21,0)
		Autres régimes de prestations	(24,6)
		2000	1999
		(24,6)	(21,0)

Les éléments d'actif dans les régimes sont à leur juste valeur pour 2000 et à la valeur marchande actuarielle rajustée pour 1999.

6. Placements temporaires et fonds de renouvellement des actifs

La société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds réserve issu du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires ainsi que des économies résultant de la rationalisation des activités de maintenance du matériel roulant, pour financer de futurs projets d'immobilisations.

Les placements temporaires et le fonds de renouvellement des actifs incluent les instruments financiers ci-dessous :

(en millions de dollars)		2000		1999	
		Valeur du marché		Coût	
		Coût		Valeur du marché	
Obligations canadiennes et bons à prime	Partis dans un fonds d'actions	29,7	32,7	30,3	30,6
	Encaisse et placements à court terme	38,1	41,7	38,1	46,8
	Encasse et placements à court terme	9,5	9,5	9,9	9,9
Solde de fin de l'exercice		77,3	83,9	78,3	87,3
Représenté par :					
Placements temporaires	Fonds de renouvellement des actifs	39,5	42,9	50,0	55,9
		37,8	41,0	28,3	31,4
		77,3	83,9	78,3	87,3

Les placements temporaires représentent le montant que le Conseil du Trésor a approuvé pour financer les déficits d'exploitation et les immobilisations, tandis que le solde du fonds de renouvellement des actifs représente les fonds qui sont retenus pour investissements futurs dans des immobilisations.

Le taux de rendement réel des obligations canadiennes et des bons à prime pour 2000 et 1999, venant à échéance entre janvier 2001 et décembre 2031, varie entre 4,0 % et 8,5 %.

La juste valeur des obligations canadiennes, des bons à prime et des parts dans un fonds d'actions correspond à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan.

Les décisions reliées aux placements temporaires et au fonds de renouvellement des actifs sont conformes aux Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'état, émises par le ministre des Finances ainsi qu'aux directives d'investissement de la société. Avec ces placements, la société ne prend aucun risque important en termes de marché, de flux de trésorerie ou de taux d'intérêt.

7. Impôts sur les bénéfices et impôt sur les grandes sociétés

La société a des écarts temporaires nets de 6,9 millions de dollars (1999 : 75,7 millions de dollars) qui résultent d'éléments non déduits des fins fiscales, dont l'avantage n'a pas encore été pris en compte dans les états financiers. Ces écarts temporaires découlent généralement de la comptabilisation des charges de retraite et des autres avantages sociaux futurs ainsi que des éventualités. La société dispose de pertes fiscales inutilisées pour un montant de 19,6 millions de dollars, dont 9,7 millions de dollars peuvent être reportées jusqu'en 2005 et 9,9 millions de dollars peuvent être reportées jusqu'en 2007.

5.

Immobilisations

(en millions de dollars)		2000	1999
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice	60,9	(9,8)	
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :			
Amortissement et pertes sur radiations et aliénations sur immobilisations	52,6	42,3	
Amortissement du financement en capital reporté	(50,2)	(42,1)	
Charge de retraite	(62,4)	1,6	
Frais des avantages sociaux futurs à être financés dans les exercices ultérieurs	3,1	6,4	
Ajustement pour les charges de rémunération	1,7	—	
Paiement des frais de réorganisation dans les exercices antérieurs	(5,3)	(4,4)	
Surplus (perte) du financement de l'exploitation de l'exercice	0,4	(6,0)	

(en millions de dollars)		2000	1999
Terrains	4,7	—	4,3
Matériel roulant	505,2	284,2	221,0
Immeubles de maintenance	160,1	89,0	71,1
Cares et installations	34,5	16,0	18,5
Améliorations de l'infrastructure	94,9	34,2	60,7
Améliorations locales	90,1	63,3	26,8
Machinerie et équipement	28,9	22,8	6,1
Systèmes informatiques	60,3	53,9	6,4
Autres actifs	18,8	18,7	0,1
Projets en voie de réalisation	997,5	582,1	415,4
Actifs mis hors service			21,6
(valeur nette de réalisation)			21,5
			480,8
			487,8

Au 31 décembre 2000, la valeur brute des éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-acquisition incluse ci-dessus s'élevait à 3,1 millions de dollars (1999 : 3,2 millions de dollars) et l'amortissement cumulé s'y rattachant se chiffrait à 2,3 millions de dollars (1999 : 2,2 millions de dollars).

Les projets en voie de réalisation portent principalement sur des projets de matériel roulant et des systèmes informatiques.



**h) Programme VIA Préférence**  
Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la société dans le cadre de son programme *VIA Préférence*, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages-récompenses sont gagnés, et présentés au poste Fournisseurs et charges à payer. Le produit de la vente de points aux partenaires participants est comptabilisé à titre de produit de l'exercice au cours duquel ces points ont été vendus.

**i) Instruments financiers**

La juste valeur estimative des instruments financiers, à l'exception du fonds de renouvellement des actifs et les placements temporaires, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme. Les placements temporaires sont enregistrés au moins au coût et de la valeur du marché.

Le fonds de renouvellement des actifs est enregistré au coût.

**j) Incertitude relative à la mesure**

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés dans les états financiers et les notes complémentaires. Les réclamations à recevoir, l'amortissement des immobilisations, les régimes de retraite, les autres avantages sociaux futurs et les éventuelles constitutions des postes les plus importants pour lesquels des estimations sont utilisées. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

**3.**

**Adoption d'une nouvelle norme comptable — Avantages sociaux futurs**

La société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle recommandation publiée par l'Institut Canadien des Comptables Agréés concernant la comptabilité des régimes de retraite et autres types de prestations d'avantages sociaux futurs attribuables aux employés. Selon cette nouvelle recommandation, les coûts des prestations à la retraite et des prestations après emploi autres que les prestations de retraite sont comptabilisés. La nouvelle recommandation exige aussi un changement du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les obligations au titre de prestations et les coûts de service d'un taux estimatif à long terme à un taux d'intérêt basé sur le marché. L'adoption de la nouvelle recommandation s'est traduite par une augmentation de 59,4 millions de dollars du bénéfice net reliée aux régimes de retraite et une diminution de 2,9 millions de dollars du bénéfice net reliée aux autres régimes d'avantages sociaux futurs gagnés par les employés.

**4.**

**Rapprochement des résultats nets d'exploitation au financement par le gouvernement du Canada**

La société reçoit son financement du gouvernement du Canada surtout d'après ses besoins de trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et bénéfices non répartis d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la société affiche des résultats nets d'exploitation différents pour l'exercice, selon qu'ils sont établis en suivant la méthode de financement par le gouvernement ou selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ces écarts sont les suivants :

**d) Amortissement des immobilisations**

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée estimative d'utilisation comme suit :

Matériel roulant	12 à 29 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Cares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 38 ans
Améliorations locatives	5 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres actifs	3 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation et les actifs mis hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

**e) Contrats de location**

Les immobilisations comptabilisées en vertu de contrats de location-acquisition sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 20 ans, laquelle est représentative de leur durée de vie utile.

Les loyers payés en vertu de contrats de location-exploitation sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

**f) Crédits reportés**

Les crédits d'impôt à l'investissement sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations en question. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations. Ces crédits sont compris dans les autres passifs à long terme.

**g) Avantages sociaux futurs**

La société inscrit les obligations en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs et a adopté les politiques suivantes :

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des soins de santé.

L'amortissement du coût des services passés est calculé selon la méthode linéaire sur la moyenne estimative du reste de la carrière active des groupes de salariés actifs de la société.

Aux fins du calcul du rendement estimatif des éléments d'actif dans le régime, ces éléments d'actif sont évalués à leur juste valeur.

L'excédent du gain actuariel net ou de la perte actuarielle nette supérieur à 10 % du montant le plus élevé des obligations au titre des prestations et de la juste valeur des éléments d'actif des régimes au cours d'une année donnée est amorti selon la moyenne estimative du reste de la carrière active des salariés actifs de la société.

1.

Pouvoirs et objectifs

VIA Rail Canada inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. La vision de la société est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada; sa mission consiste à offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure. Elle utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie à l'impôt sur le revenu.

2.

Conventions comptables

Ces états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit:

a) Financement par le gouvernement du Canada

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à l'état des résultats et bénéfices non répartis. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les opérations hors caisse reliées aux immobilisations, régimes de retraite et autres avantages sociaux futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations connexes. Lors de l'allégation d'immobilisations amortissables financées, la société constate dans les revenus tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations. Le financement pour les immobilisations non amortissables est comptabilisé comme surplus d'apport.

b) Stocks

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré.

c) Immobilisations

Les immobilisations acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début des opérations en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût. Les coûts de remise en état et de réparation du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon les coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés. Les actifs mis hors service sont évalués à leur valeur nette de réalisation.



État des flux de trésorerie

(en milliers)

Activités d'exploitation

Résultats nets d'exploitation pour l'exercice

Éléments hors caisse imputés (crédits) aux résultats:

Amortissement des immobilisations

Pertes sur radiations et aliénations d'immobilisations

Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement

Amortissement du financement en capital reporté

Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement

Fluctuation des régimes de retraite

Fluctuation des autres avantages sociaux futurs

Fluctuation des autres passifs à long terme

2000

1999

60 927 \$

(9 851) \$

43 235

41 100

9 330

1 199

(349)

(348)

(50 200)

(42 071)

13 871

15 603

(20 717)

1 625

(39 551)

(1 621)

(103)

(102)

16 443

5 534

Activités de financement

Financement en capital par le gouvernement du Canada

À recevoir du gouvernement du Canada

45 902

30 500

(3 096)

—

42 806

30 500

Activités d'investissement

Fluctuation du fonds de renouvellement des actifs

Fluctuation des placements temporaires

Acquisition d'immobilisations

Produit de la vente d'immobilisations

(9 565)

(18 578)

10 500

(16 476)

(45 902)

(10 910)

313

1 043

(44 654)

(44 921)

Encaisse et dépôts à terme

Augmentation (diminution) de l'exercice

Solde au début de l'exercice

Solde à la fin de l'exercice

Représenté par :

Encaisse

Dépôts à terme, 5,75 %, échéant en janvier 2001 (1999 : 5,06 %)

18 441 \$

3 846 \$

17 403

4 429

1 038 \$

(583) \$

Voir les notes afférentes aux états financiers

État des résultats et bénéfices non répartis

(en milliers)

Produits

Voyageurs

Autres

Charges

Frais des services à la clientèle

Frais de la maintenance du matériel roulant

Frais de marketing et de ventes

Frais des services de soutien

Frais généraux et administratifs

Charge de retraite

Autres avantages sociaux futurs

Amortissement des immobilisations

Notes

2000

1999

217 614 \$

23 037

202 096 \$

240 651

220 623

241 958

223 815

82 764

77 459

27 123

25 909

38 820

38 643

15 125

21 812

(62 414)

1 625

3 718

9 543

52 216

41 951

399 310

440 757

158 659

220 134

170 304

170 000

50 200

42 071

61 845

(8 063)

918

1 788

60 927

(9 851)

(40 951)

(31 100)

19 976 \$

(40 951) \$

Perte nette d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada  
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada  
Amortissement du financement en capital reporté  
Résultats nets d'exploitation avant impôts  
Impôts sur les bénéfices et impôt sur les grandes sociétés  
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice  
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice  
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice

Voir les notes afférentes aux états financiers

Bilan

	(en milliers)	Notes	2000	1999
<b>Actif à court terme</b>				
Encaisse et dépôts à terme			18 441 \$	3 846 \$
Clients			6 995	11 262
Autres créances			7 000	15 682
À recevoir du gouvernement du Canada			3 096	—
Placements temporaires		6	39 539	50 039
Stocks			17 031	16 535
			92 102	97 364
<b>Actif à long terme</b>				
Immobilisations		5	480 847	487 823
Fonds de renouvellement des actifs		6	37 825	28 260
Régimes de retraite		8	20 717	—
			539 389	516 083
<b>Passif à court terme</b>				
Fournisseurs et charges à payer			87 329 \$	86 965 \$
Produits reportés			6 091	5 037
			93 420	92 002
<b>Passif à long terme</b>				
Autres avantages sociaux futurs		8	16 554	56 105
Autres			5 087	5 539
			21 641	61 644
<b>Financement en capital reporté</b>				
		9	482 476	487 107
<b>Avoir de l'actionnaire (négatif)</b>				
Capital-actions			9 300	9 300
Surplus d'apport			4 678	4 345
Bénéfices non répartis (déficit)			19 976	(40 951)
			33 954	(27 306)
			631 491 \$	613 447 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Pour le Conseil,

*M. McGraw*  
Marlene McGraw, CA

Administrateur et président du Comité de vérification

Marc Lefrançois

Administrateur et président du Conseil

*Marc Lefrançois*



# rapport des vérificateurs

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 2000 et les états des résultats et bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers. À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2000, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis, à l'exception du changement apporté à la méthode de comptabilisation des avantages sociaux futurs expliqué à la note 3 des états financiers, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par action* et ses règlements, et aux règlements administratifs de la société.

*Raymond Chabot Grant Thornton*

Raymond Chabot Grant Thornton

Société en nom collectif  
Comptables agréés

Montréal, Canada  
Le 9 février 2001

L. Denis Desautels, FCA  
Le vérificateur général du Canada

Ottawa, Canada  
Le 9 février 2001

*L. Denis Desautels*

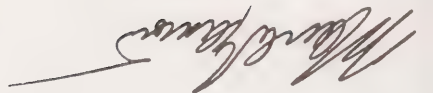
# déclaration des responsabilités de la direction

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la société, les résultats de son exploitation et ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles comptables internes, des conventions et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélaïr/Deloitte & Touche, société en nom collectif. Les vérificateurs externes, le vérificateur général du Canada ainsi que Raymond Chabot Grant Thornton, société en nom collectif, ont vérifié les états financiers de la société. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers.

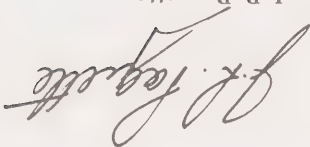
Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant uniquement d'administrateurs externes, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

Le président du Conseil,



Marc LeFrançois

Le chef des services financiers,



J. R. Paquette

Montréal, Canada  
Le 9 février 2001

# les progrès

INNOVATION  
IMPROVATION  
PROVATION À DÉCOUVRIR

En créant ce type d'organisation interfonctionnelle et en prenant les mesures voulues pour en maximiser l'efficacité, nous avons pour but de bâtir la nouvelle société VIA Rail en combinant les connaissances et les compétences de notre organisation tout entière.

Lorsque des équipes mettent en commun les compétences et les habiletés de gens qui comprennent les trois priorités de l'entreprise et qui en assument la responsabilité, il y a moins de raisons de reporter les décisions cruciales en les renvoyant à des niveaux supérieurs. Ainsi, la responsabilité réelle, l'imputabilité et le pouvoir décisionnel existent à l'échelon auquel les décisions doivent être prises. Les gens qui prennent ces décisions sont donc les personnes les plus susceptibles de connaître les effets qu'elles auront sur la clientèle. Il s'agit d'une approche radicalement différente qui vise à habiliter les employés et à assurer la responsabilité dans toute l'organisation. Il s'agit aussi d'une approche sensée et de la façon la plus efficace de tirer profit du capital le plus important de VIA, c'est-à-dire les talents, les connaissances et le dévouement de ses gens.

Voilà le capital qui a rendu possible la création de la nouvelle société VIA Rail et la renaissance du rail voyageurs. C'est pourquoi VIA a confiance en un nouvel avenir pour le rail voyageurs, un avenir qui sera fait d'occasions à saisir, de croissance et d'améliorations constantes du service offert aux voyageurs partout au Canada.



2

3

Une nation rend hommage

VIA Rail a eu l'honneur de transporter la dépouille du très honorable Pierre Elliott Trudeau lors de son dernier voyage vers Montréal le 2 octobre 2000.

MC: Marque de commerce utilisée et propriété de VIA Rail Canada inc.



La croissance s'accompagne d'une nouvelle série de défis pour VIA Rail.

Au cours des dix dernières années, nous avons mené nos activités en nous attachant principalement à contrôler les coûts et à gérer l'exploitation du rail voyageurs au jour le jour de la manière la plus efficace possible. Même si nous gardons l'avenir en vue, conscients des possibilités du rail voyageurs au Canada, nous n'avons pas vraiment eu l'occasion de nous concentrer sur les défis à long terme et les perspectives de croissance.

Cette occasion se présente maintenant et nous nous trouvons confrontés à deux objectifs cruciaux :

- être la meilleure société de transport au Canada ; et
- retirer le maximum d'avantages du programme d'immobilisations.

En nous penchant sur ces nouveaux défis, nous nous sommes engagés dans un intense processus d'auto-examen. Nous avons compris qu'une nouvelle ère de croissance et de revitalisation devait s'accompagner d'une nouvelle approche de gestion du rail voyageurs.

Cette nouvelle organisation de la société, en vigueur au début de 2001, élimine la compartimentation qu'on observe dans les organisations traditionnelles. Sous la direction du président du Conseil et du président-directeur général, le leadership aux échelons supérieurs est canalisé selon trois axes qui traversent des frontières fonctionnelles transversales et influencent tous les aspects de l'exploitation d'un réseau de rail voyageurs : la stratégie, l'exploitation et le contrôle.

Le chef de la stratégie de l'entreprise assure le leadership en matière d'orientation stratégique et veille à ce que notre programme d'immobilisations à long terme soit géré de manière à produire le rendement maximum. Le chef de l'exploitation voit à ce que VIA offre des services de la meilleure qualité au jour le jour. Le chef des services financiers s'occupe pour sa part de la tâche cruciale de contrôler les coûts pour assurer notre croissance sans compromettre l'exploitation rationalisée et rentable de nos activités.

Contrairement aux postes supérieurs traditionnels, ces chefs ne sont pas responsables d'équipes au sein de services distincts. De concert avec les quatre vice-présidents responsables du marketing, du soutien à l'exploitation, du programme d'immobilisations et du développement commercial, ainsi que de l'approvisionnement et immeubles, ils veillent plutôt à l'exploitation d'une véritable matrice d'équipes fonctionnelles transversales. De plus, nous avons créé des équipes de service complètes, qui peuvent toutes intégrer des responsabilités de stratégie, d'exploitation et de contrôle, autour de nos marchés clés, c'est-à-dire l'ouest, le sud-ouest de l'Ontario, le Corridor-Est et l'est du Canada.

1	Les membres de la haute direction de VIA (g. à d.) Le chef des services financiers J. Roger Paquette, la chef de la stratégie de l'entreprise Christina Keon Sinsly, le président du Conseil Marc Lefrançois, et le chef de l'exploitation Paul Côté
2	Notre mission : Offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure et sécuritaires.



# des défis

ADAPTION  
INTEGRATION  
LABORATION

## Les nouveaux défis de la croissance

Les investissements et la croissance réservent de nouveaux défis à VIA Rail. Nous devons retirer le maximum d'avantages du programme d'immobilisations, tout en continuant à nous concentrer sur la tâche immédiate d'offrir les meilleurs services possible à nos clients. Pour relever ces défis, nous avons réinventé la société et mise sur notre capital le plus important, c'est-à-dire les talents, les connaissances et le dévouement de nos gens.



- |   |  |
|---|--|
| 1 | Des standards de très haute qualité                        |
| 2 | Dale Virdee, électicien, Centre de maintenance de Montréal |
| 2 | Une option environnementale                                |

Le rail voyageurs intervient aide à réduire le smog et les embouteillages.



## Quatre nouvelles équipes de service

La nouvelle société VIA Rail s'est résolument tournée vers l'avenir pour devenir un service de rail voyageurs moderne qui donne plus de choix aux Canadiens, tout en leur assurant un mode de transport sûr, confortable et fiable. Nous ajoutons en service de nouveaux trains, ainsi que des trains plus rapides, et ce, dans presque tout le réseau. Nous construisons un ensemble renouvelé d'installations qui procureront à nos clients plus de confort, plus de commodité et un meilleur accès aux trains. Et nous revoyons et améliorons l'infrastructure de notre réseau pour assurer une sécurité et une efficacité maximales.

À la demande du ministre des Transports, nous avons aussi commencé à examiner au cours de l'an 2000 un certain nombre de projets spéciaux. Par exemple, de nombreuses collectivités au Canada ont perdu leur service de rail voyageurs lorsque le réseau a été réduit de moitié en 1990. Nous étudions donc la possibilité de rétablir le service dans certaines de ces collectivités et d'étendre le service à encore plus de régions à l'extérieur de notre présent réseau. Nous avons aussi commencé à examiner diverses possibilités à l'appui des projets du ministre pour réduire la pollution atmosphérique grâce à des partenariats intermodaux et des liens billets conjoints, des horaires intégrant les services de banlieue dans la grande région métropolitaine de Toronto et de nouveaux services de navette aux aéroports.

En examinant ces projets, notre priorité est très claire : favoriser la croissance lorsque celle-ci est possible, tout en maintenant notre stabilité financière et en exploitant notre réseau dans les limites des contraintes d'exploitation dont nous disposons.



## Des locomotives plus rapides

À la fin de l'année, nous en étions aux dernières étapes du choix du fournisseur à qui nous confierons une commande d'un maximum de 21 locomotives à grande vitesse, ce qui représente un investissement de 80 millions de dollars. Les nouvelles locomotives ultra-modernes ont une vitesse moyenne de 175 km/h (ou 110 m/h) et de très efficaces vitesses d'accélération et de décélération. Nous aurons ainsi la capacité dont nous avons tant besoin pour raccourcir la durée des voyages sur nos parcours les plus occupés.

Les nouvelles locomotives seront aussi équipées de systèmes de sécurité à la fine pointe de la technologie qui vérifient le bon fonctionnement du train, enregistrent les données d'exploitation et facilitent les diagnostics de matériel. Les conducteurs se trouveront dans une cabine à température contrôlée qui minimise la fatigue causée par le bruit et les vibrations.

## Les nouveaux trains

L'achat de 139 voitures voyageurs en décembre est peut-être la mesure la plus spectaculaire que nous ayons prise pour concrétiser la revitalisation de VIA Rail, car il s'agit du premier achat important de voitures neuves en vingt ans. Notre parc total de voitures augmentera donc du tiers, ce qui nous permettra d'ajouter des départs et d'accroître nos services en voitures-lits de nuit dans le Corridor, d'améliorer le service de nuit entre Montréal et Halifax/Gaspé et de libérer du matériel pouvant être utilisé dans l'ouest du Canada. VIA a entrepris en juin dernier des évaluations préliminaires et des essais de ce matériel au Canada. Cette acquisition représente une valeur exceptionnelle pour les Canadiens. À l'origine, les voitures avaient été commandées par un consortium d'entreprises européennes en vue de la mise en place de services ferroviaires qui ont été annulés. Nous avons pu les acheter de la société Alstom, un fabricant britannique, à une fraction du prix de voitures voyageurs de pointe semblables. Nous avons éliminé le délai d'approvisionnement de trois à cinq ans qui accompagnait généralement l'achat de nouveau matériel. Les voitures ont commencé à arriver au Canada et nous mettrons les premières en service à la fin de 2001.

Le matériel, conçu pour une exploitation efficace dans toute une gamme de conditions climatiques et géographiques, a été construit sur mesure pour de courts parcours d'affaires et des services d'une nuit en voitures-lits. Idéals pour combler la demande sans cesse croissante du marché dans le centre et l'est du Canada, ces trains peuvent rouler à une vitesse maximale de 200 km/h et comprennent ce qu'il y a de mieux en matière de technologie de pointe et de caractéristiques de sécurité avancées.

Nous avons agi rapidement pour saisir cette rare occasion — une occasion d'améliorer de manière très appréciable notre réseau tout entier de rail voyageurs à un prix jamais vu sur les marchés canadiens ou même mondiaux. Les nouvelles voitures voyageurs sont l'illustration la plus marquante de l'avenir du rail voyageurs au Canada — du matériel moderne, fiable et efficace qui permettra à VIA d'offrir des services d'une qualité supérieure, tout en accroissant son achalandage et en réalisant des revenus plus élevés.

L'enveloppe protectrice des voitures est enlevée au Centre de maintenance de VIA.

Déballage des trains

Les nouvelles voitures européennes arrivent au Canada.

Elles sont là!





# des voies

plus sûres  
plus modernes  
plus efficaces

La gare Union de Toronto, qui appartenait autrefois au CN et au CP, a été vendue à la ville de Toronto en juin 2000. La ville compte réaménager la gare et en faire un complexe commercial et intermodal. VIA fera d'importants investissements pour démanteler et moderniser les aires réservées à la manutention des bagages, aux comptoirs de billetterie et aux services aux passagers. La partie du réaménagement de la gare dont VIA est responsable sera terminée d'ici l'automne 2001.

Enfin, nous avons entrepris des travaux de rénovation et de réaménagement de la gare de Smith Falls et les gares de Churchill, de Brockville et de Cornwall seront modernisées en 2001. D'autres gares un peu partout au Canada profiteront du programme de rénovation au cours des prochaines années.

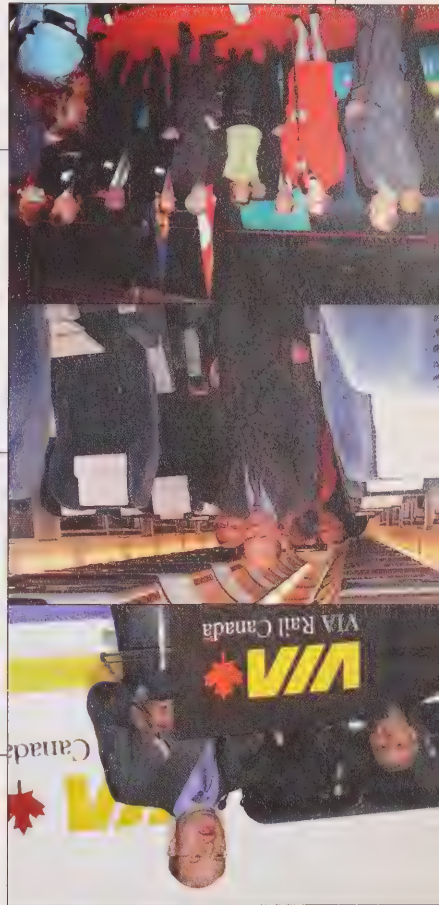
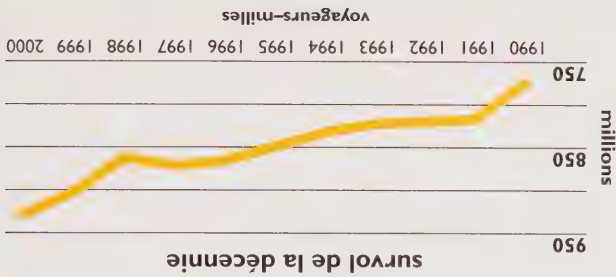
## L'infrastructure

Une infrastructure ferroviaire efficace et moderne — voies, aiguillages, signalisation, systèmes de contrôle et ponts — est cruciale pour une exploitation sûre de trains voyageurs et l'introduction de services à plus grande vitesse. Les améliorations à l'infrastructure représentent donc une composante majeure de notre plan d'immobilisations.

Nous avons commencé par la voie reliant Montréal et Ottawa, la subdivision Alexandria, l'une des rares voies ferroviaires qui appartiennent à VIA Rail. Au cours des trois prochaines années, cet investissement de 25 millions de dollars nous permettra d'installer de nouveaux systèmes de signalisation et d'améliorer les rails pour permettre la circulation de trains à plus grande vitesse. Nous pourrions ainsi réduire la durée du voyage jusqu'à 25 minutes et offrir un plus grand nombre de liaisons entre les deux villes.

Au cours des cinq prochaines années, nous comptons aussi faire des travaux d'amélioration sur d'autres parcours utilisant l'infrastructure du Canadien National dans le corridor Québec-Windsor.

VIA a déterminé les solutions qu'elle mettra en œuvre pour abandonner les anciennes pratiques d'évacuation des eaux-vannes directement sur les voies dans le Corridor, et ce, rapidement et de manière rentable. De plus, tous les nouveaux trains seront équipés de réservoirs de rétention. Les améliorations aux pratiques de gestion des déchets seront étendues à tout le réseau national de rail voyageurs dès qu'il sera techniquement possible de le faire.



1, 2, 3

Un jour historique pour le rail voyageurs canadien  
Le 15 décembre 2000 a marqué le début d'une nouvelle ère pour VIA, alors que l'honorable David Collette a annoncé l'achat de 139 voitures.

# des gares

PLUS ASSURÉS  
PLUS CONFORTABLES  
PLUS COMMODES

## La réalisation de notre vision

VIA Rail s'est résolument tournée vers l'avenir et agit avec diligence pour mettre en œuvre son plan d'immobilisations — nous mettons de nouveaux trains en service, et des trains plus rapides, nous modernisons nos installations et nous améliorons nos services pour donner plus de choix aux Canadiens, tout en leur assurant un mode de transport sûr, confortable et fiable.

Le plan d'immobilisations vise la stabilité et la croissance à long terme de la nouvelle société VIA, mais nous pouvons affirmer que nous étions prêts et en mesure d'en amorcer la mise en œuvre dès qu'il a été officiellement approuvé en juillet dernier. Nous avons pris des mesures sur-le-champ pour entreprendre la modernisation de nos gares et l'amélioration de notre infrastructure et faire l'acquisition de nouveau matériel.

## Les gares

Nous avons lancé un programme à l'échelle de notre réseau pour moderniser nos gares et les installations destinées à nos clients, y compris une nouvelle signalisation, un meilleur éclairage, des sièges plus confortables, des billetteries plus commodés et une maintenance plus efficace des bagages. Le programme visait, pour commencer, les gares dans le corridor Québec-Windsor, mais il sera étendu au cours des quatre prochaines années pour inclure de nombreuses gares à travers le pays. Toutes ces améliorations aux installations à l'intention des voyageurs donneront une image conforme à la nouvelle société VIA Rail, une société de transport efficace et moderne qui se soucie avant tout de sa clientèle.

À cette fin, nous avons lancé d'importants projets d'immobilisations pour réaménager nos gares à London, Kingston, Oakville et Oshawa. Les gares de London et de Kingston, deux de nos gares les plus occupées, recevront une attention particulière. À London, les services de VIA ont été relogés en décembre dans un immeuble temporaire, car nous prévoyons démolir l'ancienne gare au début de 2001 pour en construire une nouvelle. À Kingston, des travaux de rénovation majeurs sont prévus pour répondre aux besoins d'une circulation accrue, particulièrement en périodes de pointe, et pour offrir aux personnes handicapées un accès plus facile aux trains.

Selon les prévisions, les travaux de rénovation des gares de Oakville, de Oshawa et de Kingston devraient être terminés vers la fin de l'automne 2001, tandis que la nouvelle gare de London pourra ouvrir ses portes en septembre. Nous avons conclu récemment un partenariat avec les traversiers de la Colombie-Britannique pour mettre en place une gare intermodale à Prince Rupert. Nous avons aussi travaillé en étroite collaboration avec Parcs Canada en vue de la rénovation complète de la gare historique du parc national Jasper.

Des gares modernisées pour mieux servir  
London : Améliorations aux sièges et à la billetterie ;  
meilleur accès aux quais.

Le nouveau visage de VIA  
dans le sud-ouest de l'Ontario  
La gare de London, dont l'ouverture  
est prévue pour septembre 2001.





### L'impact sur les services

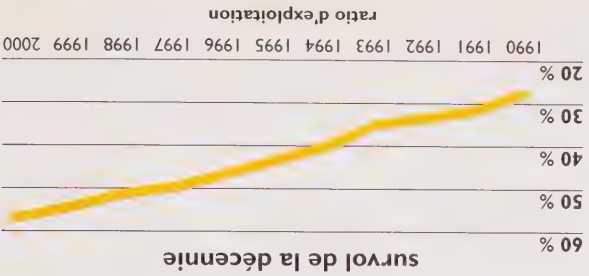
Nos meilleures installations, notre infrastructure plus efficace et notre matériel neuf auront un impact très appréciable sur tout le réseau de VIA. Notre objectif immédiat est de procéder aux améliorations qui s'imposent d'urgence et qui garantiront l'exploitation sûre, fiable et rentable du système de rail voyageurs. Notre objectif à long terme est de jeter les bases qui nous permettront d'offrir de nouveaux services améliorés et d'assurer la croissance du rail voyageurs dans les années à venir. À mesure que nous réaliserons notre plan d'immobilisations au cours des prochaines années, les Canadiens pourront profiter non seulement d'un meilleur accès aux trains dans tout le réseau, mais aussi de liaisons plus fréquentes et plus rapides, de gares plus attrayantes et de matériel plus moderne.

Un parc d'une plus grande capacité nous permettra plus spécialement d'apporter d'importantes améliorations à nos services dans toutes les régions du pays. Il nous procurera notamment la souplesse voulue pour déployer notre matériel là où il est nécessaire pour répondre aux fluctuations dans la demande. Cela est particulièrement important dans l'Ouest canadien, où une pénurie de matériel roulant a restreint notre capacité de répondre à la demande de services de qualité.

Le nouveau matériel renhaussera la qualité des services dans les populaires trains de nuit du corridor Québec-Windsor et de l'est du Canada, tout en accroissant la disponibilité du matériel roulant pour assurer les services entre Toronto et Vancouver. Par ailleurs, les autorails remis en état nous permettront d'offrir des services beaucoup plus fiables et plus confortables à notre clientèle de l'île de Vancouver et du nord de l'Ontario. Dans le Corridor, où il y a une forte densité de population comptant pour 85 % de notre acheminement, du matériel et une infrastructure plus efficaces se traduiront par de meilleurs trains, des services plus fréquents et des liaisons plus rapides. Par exemple, nous comptons offrir :

- 30 % plus de trains par jour entre Montréal et Toronto et une durée de voyage réduite jusqu'à 10 minutes;
- 40 % plus de trains par jour entre Ottawa et Toronto et une durée de voyage réduite jusqu'à 20 minutes;
- 40 % plus de trains par jour entre Montréal et Ottawa et une durée de voyage réduite jusqu'à 25 minutes.

Au cours des prochaines années, d'autres améliorations très intéressantes sont prévues sur ces parcours et sur d'autres parcours, notamment des améliorations qui feront gagner du temps aux voyageurs, tout en leur offrant de nouvelles liaisons. Nous en publierons tous les détails dès qu'ils seront connus.



survol de la décennie



2

1

À votre service!

Carlos da Silva, agent de ventes au comptoir

Bienvenue à bord!

Sylvain Dettin, directeur des services



# des améliorations

## Le plan d'immobilisations

Réagissant rapidement à l'annonce du gouvernement, nous avons préparé un programme détaillé et concret d'amélioration des immobilisations qui nous assurera le meilleur rendement possible du capital investi. Le gouvernement a approuvé en principe notre plan quinquennal et nous a encouragés à rapidement mettre en œuvre les projets prévus pour la première année.

## De nouveaux trains plus efficaces

Le plan d'immobilisations comprend l'acquisition de nouvelles voitures et locomotives, la réparation de voitures voyageurs retirées de la circulation, qui pourront ainsi être réutilisées, et la remise en état complète des autorails utilisés dans l'île de Vancouver et dans le nord de l'Ontario.

## Une signalisation et des voies plus efficaces

Les investissements pour moderniser et améliorer l'infrastructure, c'est-à-dire les voies sur lesquelles nos trains circulent, nous permettront d'accroître la circulation de trains de plus en plus rapides dans le corridor Québec-Windsor. Les principales améliorations incluent le prolongement des voies d'évitement, ainsi que la mise en œuvre d'autres mesures pour réduire les restrictions de vitesse. En outre, nous investirons pour améliorer la signalisation et les systèmes de contrôle de la circulation ferroviaire dans l'infrastructure appartenant à VIA, y compris les systèmes centralisés de contrôle de la circulation ferroviaire.

## Des gares mieux aménagées

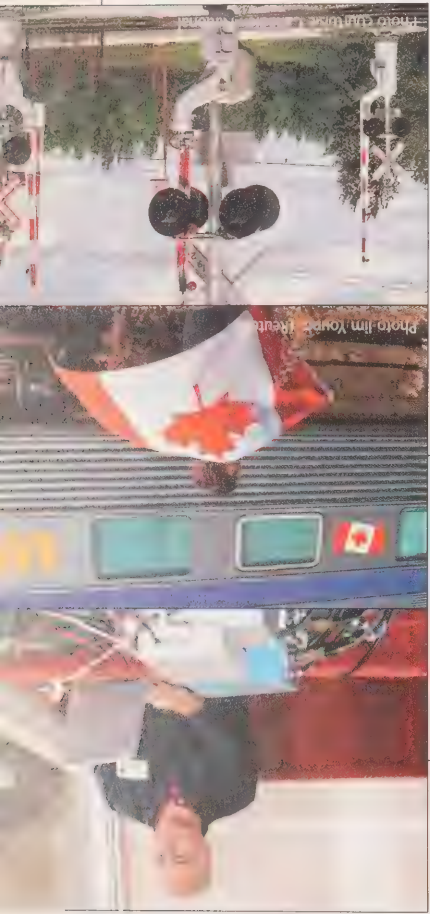
Afin de combler les attentes des voyageurs canadiens, nous moderniserons les installations dans nos gares dans l'ensemble du pays.

## Des pratiques plus respectueuses de l'environnement

Nous investirons pour adopter de nouvelles méthodes et modifier notre matériel en vue d'assurer une gestion et une élimination sûres et écologiquement sensées des eaux-vannes à bord de tous les trains de VIA.



1	Vérification rigoureuse
2	Alexandru Popistas vérifie le rendement du nouveau matériel.
3	Fierté nationale
7	Une Canadienne salue au passage un train de VIA.
	Une signalisation et des voies plus efficaces
	L'amélioration de l'infrastructure permettra la circulation de plus de trains, et à plus grande vitesse.



# la vision

les immobilisations  
le nouveau matériel  
les installations

## Une nouvelle vision

Grâce à un investissement en capital de 401,9 millions de dollars sur cinq ans, VIA a maintenant une nouvelle vision du rail voyageurs au Canada — un réseau moderne et efficace de trains à la fine pointe de la technologie qui assurera à ses clients des services rapides et de grande qualité à travers le pays.

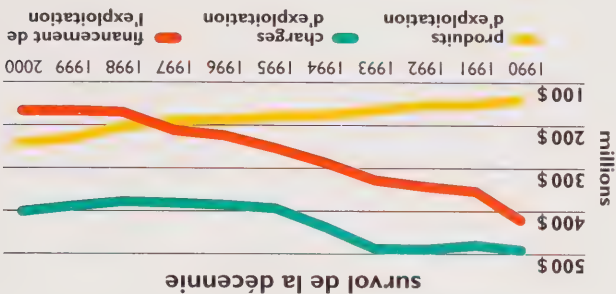
VIA Rail s'est taillée une place enviable sur le marché du transport. Non seulement connaissons-nous le rail voyageurs, mais nous comprenons le marché et saisissons bien tout le potentiel de croissance des services de rail voyageurs.

Le 12 avril 2000, le gouvernement fédéral nous a aidé à développer ce potentiel grâce à une nouvelle vision de l'avenir. En plus d'assurer le financement annuel stable de nos activités d'exploitation, il a annoncé un investissement en capital de 401,9 millions de dollars sur cinq ans pour stabiliser et moderniser le réseau de rail voyageurs du Canada. L'honorable David Collenette, ministre des Transports, a souligné que le rail voyageurs jouerait un rôle crucial pour combler les besoins futurs de notre pays en services de transport, tout en atténuant des problèmes majeurs, comme l'engorgement de la circulation et la pollution dans les centres à forte densité de population.

Cet investissement nous permettra de répondre à la demande très réelle de services de rail voyageurs modernes et efficaces d'un océan à l'autre, une demande qui a toujours excédé notre capacité d'offrir à nos clients les nouveaux services de qualité auxquels ils s'attendent. Nous pourrions ainsi moderniser notre matériel, nos voies et notre infrastructure, réaménager nos gares, améliorer nos pratiques de sécurité et d'environnement et offrir un réseau véritablement moderne de services reliant les collectivités d'un bout à l'autre du pays.



1	Steve Del Bosco Vice-président, Marketing
2	Michael Gushue Vice-président, Soutien à l'exploitation
3	John Marginson Vice-président, Programme d'immobilisations et Développement commercial
4	Mike Greenberg Vice-président, Approvisionnement et Immeubles





grande région de Oakville-Burlington-Hamilton un service direct vers Montréal et Ottawa. Enfin, nous avons ajouté des départs en semaine entre Ottawa et Toronto et entre Montréal et Québec pour assurer des services plus constants entre ces villes.

De plus, nous avons créé un nouveau type de service à l'intention des gens d'affaires — le service *Priva*<sup>MC</sup>. Conçu spécialement pour les réunions d'affaires, le service *Priva* propose aux sociétés et aux gens d'affaires une salle de réunion privée sur rail, ce qui rend leurs déplacements plus productifs.

Dans les Maritimes, VIA a introduit le *Bras d'Or*<sup>MC</sup>, un train saisonnier qui offre aux touristes un voyage spectaculaire jusqu'au cœur de l'île du Cap Breton, en Nouvelle-Écosse. Nous avons aussi ajouté les voitures-lits *Esprit du Nord*<sup>MC</sup> sur le train *Bate d'Hudson*<sup>MC</sup>, qui assure la liaison entre Winnipeg, The Pas, Thompson et Churchill.

De plus, VIA a lancé dans tout le corridor Québec-Windsor le service *VIAPAQ Courtier*<sup>MC</sup>, un tout nouveau service interurbain de messagerie d'urgence qui garantit la livraison le même jour ou le lendemain à des prix très compétitifs.

Enfin, nous avons mis au point l'horaire *VIA eschale*<sup>MC</sup>, la première application à offrir des horaires de voyage électroniques pouvant être consultés à l'aide d'un ordinateur personnel, portable ou de poche. Ce service s'ajoute au service de réservations sur Internet que VIA a lancé en 1997 — alors une première dans le monde du transport ferroviaire.

Les compétences de VIA en matière de maintenance demeurent très en demande. Nous avons renouvelé des contrats de service et de maintenance de plusieurs millions de dollars avec West Coast Express, en Colombie-Britannique, et avec l'Agence métropolitaine de

## La sécurité sans compromis

Notre engagement en ce qui concerne la sécurité de nos clients et de nos employés est demeuré une priorité claire et visible à tous les échelons de la société. En fait, Transports Canada considère notre système de gestion de la sécurité, le premier en son genre au sein d'une société ferroviaire canadienne, comme la base d'une vérification-pilote de sécurité qui contribuera à établir des lignes directrices en matière de sécurité dans toute l'industrie ferroviaire.

Nous avons entrepris un projet exhaustif pour améliorer et moderniser notre signalisation et nos systèmes de contrôle sur toutes les voies qui nous appartiennent et nous travaillons en étroite collaboration avec le CN sur des questions de sécurité sur leur infrastructure. Nous avons adopté de nouvelles méthodes d'évaluation des risques visant tous nos projets d'exploitation, ainsi que de nouvelles normes qui tiennent les directeurs responsables de la coordination des mesures de préparation aux situations d'urgence. D'ailleurs, les ateliers de réparation de matériel électronique et de composants du Centre de maintenance de Montréal ont reçu une réaccreditation ISO 9002, ce qui confirme leur conformité à des normes de qualité internationale dans le lieu de travail.

Grâce à ces mesures et projets, la sécurité au travail a augmenté en 2000 et le nombre de journées perdues des employés a diminué de 7 %.

Des voitures-lits pour usage exclusif sur le train *Bate d'Hudson* faisant la liaison entre Winnipeg et Churchill

Mise en service des voitures *Esprit du Nord*

(g. d.) Yvon Amazan, Nicole Allard, Normand Richer

Nouveau service *VIAPAQ Courtier*

Teresa Beaulieu, agente de ventes par téléphone

Un service courtis et efficace



3

2

1



# des hausses

de revenus  
d'achalandage  
d'exploitation

## Faits saillants de l'an 2000

Grâce à un accroissement de notre achalandage et à une hausse de 20 millions de dollars de nos produits d'exploitation, nous avons enregistré un ratio d'exploitation sans précédent de 59,5 % et un recouvrement direct des coûts de 100 % dans le Corridor. Bref, une performance exceptionnelle, des innovations et des compétences éprouvées en gestion nous donnent les moyens d'investir dans l'avenir.

## Une performance exceptionnelle

La performance de l'ensemble du réseau a continué sur la lancée de la dernière décennie. Pour la deuxième année consécutive, nos produits d'exploitation ont augmenté de 20 millions de dollars, ce qui représente une hausse de près de 100 millions de dollars depuis 1990. Nous avons transporté 200 000 voyageurs de plus que l'année dernière, soit une augmentation de 5 %, et une augmentation de 12 % par rapport à 1990. En outre, notre ratio d'exploitation a atteint le niveau sans précédent de 59,5 %, tandis que le financement public de l'exploitation a été ramené à 18,1 cents par voyageur-mille, comparativement à plus de 52 cents en 1990.

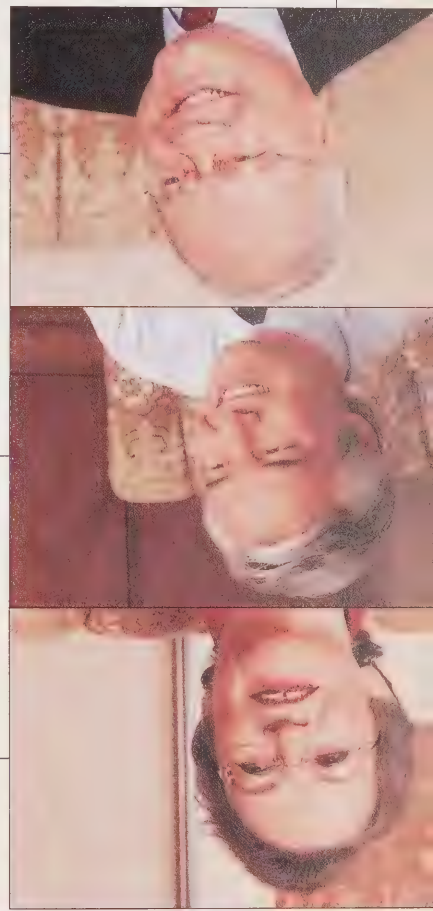
Dans l'est du Canada, malgré la forte concurrence des transporteurs aériens offrant des rabais, les recettes ont augmenté de 5 % par rapport à l'année précédente. Dans le corridor Québec-Windsor, où nous avons ajouté des liaisons additionnelles pour satisfaire la demande de liaisons de distances moyennes et de services interville, le recouvrement direct des coûts a atteint 100 %.

Dans l'Ouest canadien, malheureusement, la demande a continué d'excéder la capacité, tandis que les problèmes d'infrastructure et d'horaires partagés avec les transporteurs de marchandises ont entraîné une baisse de la ponctualité. Le matériel que nous avons acquis en 2000 nous permettra cependant de déployer du matériel roulant dans l'Ouest pour augmenter notre capacité et satisfaire ainsi la demande sans cesse croissante.

Malgré l'augmentation marquée du prix du carburant et les dépenses plus élevées engagées pour accroître les services, nous avons exercé un contrôle très strict des coûts. En 2000, le financement public de l'exploitation a totalisé 164,4 millions de dollars, ce qui représente une baisse par rapport à 1999 et une diminution de plus de 350 millions de dollars depuis 1990, même si nous exploitons maintenant plus de trains et transportons un plus grand nombre de voyageurs, tout en offrant des services de meilleure qualité.

## Innovation et croissance

Dans le Corridor, VIA a lancé de nouveaux services et des liaisons plus fréquentes pour répondre à la demande de services de transport de qualité dans ce marché très achalandé. *L'Entreprise*<sup>MC</sup>, un train de nuit assurant la liaison entre Montréal et Toronto du dimanche au vendredi, propose aux voyageurs des chambres confortables et des douches. Nous avons étendu le corridor Montréal-Toronto pour inclure Oakville, offrant ainsi aux résidents de la



1	Christena Keon Sirsly	Le chef de la stratégie de l'entreprise assure le leadership et veille à ce que le programme d'immobilisations de VIA produise le rendement maximal.
2	Paul Côté	Le chef de l'exploitation s'assure que les clients de VIA bénéficient d'un haut niveau de service à tous les jours.
3	J. Roger Paquette	Le chef des services financiers porte une attention déterminante au contrôle des coûts.
4		

entretiennent les trains, qui assurent les services de qualité supérieure à bord des trains et dans les gares ou qui relèvent quotidiennement les milliers de petits défis faisant partie de l'exploitation d'un chemin de fer, qui en ont fait un succès inconditionnel.

La renaissance du rail voyageurs — et le présent rapport annuel — sont à de nombreux égards un hommage aux efforts des employés de VIA. À cet hommage, j'ajoute ma sincère gratitude et je les remercie de leur compétence, de leur patience et de leur dévouement absolu à leur travail.

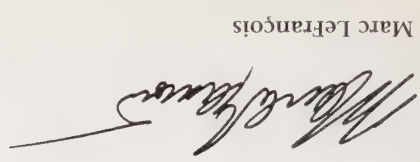
Maintenant que nous entrons dans cette nouvelle ère de croissance du rail voyageurs, nous avons besoin plus que jamais de la compétence et du dévouement de nos gens. Nous devons continuer à offrir aux voyageurs les meilleurs services possibles, à contrôler les coûts et à améliorer sans cesse nos résultats d'exploitation. En même temps, nous devons nous tourner vers l'avenir et tirer les meilleurs avantages possibles de l'investissement en capital que nous a versé le gouvernement du Canada. La seule façon d'y parvenir est de mettre à profit les connaissances et les compétences de tous nos gens, à tous les échelons de la société.

Au cours de l'an 2000, nous avons consulté des employés de tous les services pour voir comment nous pourrions atteindre ces objectifs de manière plus efficace. Cette consultation a donné lieu à une nouvelle approche de gestion de la société, une approche qui élimine tout vestige de la vieille compartimentation et qui place un véritable pouvoir décisionnel et une responsabilité aux gens en contact direct avec la clientèle. Il ne s'agit pas d'un changement théorique, mais d'un changement très réel qui porte déjà fruit et qui est absolument vital si nous voulons relever les nouveaux défis associés à la croissance et à l'expansion du service national de rail voyageurs du Canada.

Nous procédons avec diligence et avec confiance pour relever ces défis. Le présent rapport annuel décrit certains des résultats concrets que nous avons déjà obtenus et nous nous attendons à des résultats spectaculaires en 2001.

La renaissance a déjà commencé.

Le président du Conseil,

  
Marc LeFrançois

Marc LeFrançois



3

2

1

1 Une équipe engagée  
La compétence et le dévouement des employés de VIA Rail ont contribué à sa renaissance.

2 Service à votre siège, classe économique  
Alain Houle, préposé principal aux services.

3 En avant!  
Claude Parent à la barre.



# une année exceptionnelle

## Message de la direction

Tout au long de l'an 2000, VIA a continué sur sa lancée extraordinaire, se dirigeant avec confiance vers un nouvel avenir, un avenir dans lequel un service de rail voyageurs fort et revitalisé répondra aux besoins futurs du Canada en matière de transport.

La performance de VIA a été exceptionnelle en 2000. Qui plus est, nous avons défini un nouvel avenir pour le rail voyageurs au Canada. En fait, l'an 2000 aura été — une fois encore — la meilleure année de toute l'histoire de VIA, couronnant plus de dix années d'améliorations constantes au chapitre de la performance, du service et de la gestion des coûts. Pour la deuxième année consécutive, nous avons réalisé une augmentation de revenus de 20 millions de dollars, tout en augmentant considérablement notre achalandage, ce qui représente une étape importante vers une croissance soutenue du rail voyageurs. Nous avons aussi exercé un contrôle très strict des coûts, atteignant ou dépassant même toutes nos cibles financières clés pour l'année. Nous avons connu un succès indubitable, que nous devons à une gestion solide et à des employés dévoués.

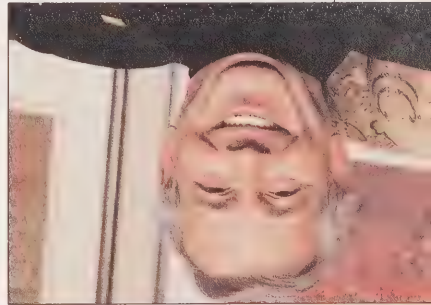
Cependant, ce qui s'est passé au cours de l'an 2000 va bien au-delà des chiffres. En effet, nous avons assisté à la naissance d'une nouvelle société VIA Rail et à la propulsion du

rail voyageurs dans l'avenir.

En avril, le gouvernement du Canada a annoncé son appui au rail voyageurs et s'est engagé à nous verser le financement en capital dont nous avons besoin pour continuer sur notre lancée. Cet engagement ne confirme pas seulement que VIA Rail est devenue une société exceptionnelle sur le plan de la gestion des coûts, de l'innovation en matière de produits, du marketing et de la prestation de services. Il démontre aussi une vision commune de l'avenir, un avenir dans lequel un service de rail voyageurs fort et revitalisé sera essentiel pour répondre aux besoins futurs du Canada en matière de transport. VIA a réagi rapidement pour concrétiser cette vision commune. En effet, nous avons déjà entrepris la modernisation de nos gares et de nos infrastructures. Nous avons fait l'acquisition de matériel roulant de pointe qui entrera en service en 2001. Bref, nous avons mis en branle une véritable renaissance du rail voyageurs qui nous permettra d'offrir à notre clientèle partout au pays de nouveaux trains, des départs plus fréquents et des services plus rapides. L'histoire de cette renaissance a de profondes racines. Pendant plus de dix ans, les employés de VIA ont travaillé d'arrache-pied — sans jamais ménager leur peine — pour rendre possible cette renaissance du rail voyageurs. L'aventure a été longue et parfois difficile, mais nous avons fait de notre mieux pour offrir les meilleurs services possible à nos clients, tout en réduisant nos coûts, en rationalisant notre fonctionnement et en composant avec des installations et de l'équipement désuets. Et ce sont nos employés, c'est-à-dire les gens qui

« Pendant plus de dix ans, les employés de VIA ont travaillé d'arrache-pied pour rendre possible cette renaissance du rail voyageurs. L'aventure a été longue et ardue, mais ce sont les gens de VIA Rail, c'est-à-dire les gens qui entretiennent les trains, qui assurent les services de qualité supérieure à bord des trains et dans les gares ou qui relèvent quotidiennement les milliers de petits défis faisant partie de l'exploitation d'un chemin de fer, qui en ont fait un succès inconditionnel. »

Marc Lefrançois,  
président du Conseil





Les indicateurs financiers clés de même que les statistiques d'exploitation résument le rendement de la corporation alors que 1990 représente la première année d'opération du présent réseau.

	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
<b>Indicateurs financiers clés</b> (en millions de dollars)											
Produits d'exploitation	240,7	220,6	200,2	190,5	184,5	175,0	176,4	164,2	155,8	150,1	142,8
Charges en trésorerie*	404,7	389,1	382,6	386,5	389,8	397,3	438,5	485,2	487,1	478,1	493,3
Dépenses en immobilisation	45,9	10,9	18,3	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5
Financement de l'État:											
Exploitation	164,4	170,0	178,4	196,0	205,3	222,3	262,1	321,0	331,3	328,0	350,3
Frais de réorganisation	5,9	—	—	16,3	19,2	33,5	30,8	15,3	12,9	24,7	59,7
Immobilisations	45,9	—	—	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5
Total du financement de l'État**	216,2	170,0	178,4	228,7	245,2	295,4	318,2	348,1	388,9	392,8	441,5
<b>Statistiques d'exploitation clés</b>											
Ratio des produits aux charges en trésorerie (%)*	59,5	56,7	52,3	49,3	47,3	44,0	40,2	33,8	32,0	31,4	28,9
Voyageurs (en milliers)	3 957	3 757	3 646	3 765	3 666	3 597	3 586	3 570	3 601	3 633	3 536
Voyageurs-milles (en millions)	942	931	856	884	892	859	834	820	817	820	785
de l'exploitation par voyageur-mille (en cents)	18,1	18,3	20,8	24,0	25,2	29,8	35,1	41,0	42,1	43,0	52,2
Trains-milles parcourus (en milliers)	6 621	6 448	6 325	6 482	6 472	6 219	6 524	6 515	6 483	6 247	6 365
Voitures-milles parcourus (en milliers)	43 121	43 168	42 068	41 242	40 491	37 100	36 351	35 861	35 993	35 890	35 767
Coefficient d'occupation moyen (%)	58	59	56	58	59	61	60	59	57	58	57
Nombre moyen de voyageurs-milles	142	144	135	136	138	138	128	126	126	131	123
Ponctualité (%)	83	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	2 958	2 909	2 952	2 969	3 000	3 178	3 718	4 131	4 478	4 402	4 525

\* Les charges en trésorerie excluent les amortissements des immobilisations, les frais de réorganisation, les charges de retraite et les avantages sociaux futurs.

\*\* Exclu le financement interne du fonds de renouvellement des actifs de 16,5 millions de dollars en 1999 et 33,6 millions de dollars en 1998.

À titre de service national de rail voyageurs du Canada, nous nous efforçons d'être la meilleure société de transport au pays en fournissant un service exceptionnel et en misant sur le point fort du rail voyageurs, c'est-à-dire son avantage d'être le mode de transport le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable qui soit.

Créée par le gouvernement fédéral en 1977, VIA Rail est le service national de rail voyageurs au Canada. Nous desservons toutes les régions du Canada, de l'Atlantique au Pacifique et des Grands Lacs à la baie d'Hudson.

Nous avons pour mission d'offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure et sécuritaires.

Notre vision est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada.

Nous remplissons notre mission — et nous réalisons notre vision — en réduisant et en contrôlant nos coûts, en maximisant nos revenus, en offrant des services exceptionnels à nos clients et en misant sur le point fort du rail voyageurs, c'est-à-dire son avantage d'être le mode de transport le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable qui soit.

Nous exploitons plus de 460 trains par semaine, qui circulent sur 14 000 kilomètres de voies pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif de plus de 2 900 employés, VIA a transporté en 2000 près de 4 millions de voyageurs sur plus de 942 millions de milles.

**Dans l'Ouest canadien**, nos légendaires trains transcontinentaux desservent principalement les marchés touristiques canadiens et étrangers. Récemment, le magazine *National Geographic* décrivait le *Canadien*<sup>MC</sup>, qui assure trois fois par semaine la liaison Toronto-Vancouver, comme l'un des cinq plus merveilleux voyages au monde, tandis que le *International Railway Traveler* disait qu'il faisait vivre aux voyageurs l'une des plus agréables expériences ferroviaires au monde. Son service raffiné en classe *Bleu d'Argent*<sup>MC</sup> est très apprécié des voyageurs et se qualifie parmi les plus recherchées.

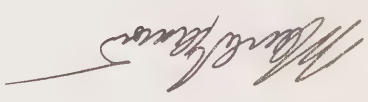
**Dans le corridor Québec-Windsor**, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables de centre-ville à centre-ville entre les principaux grands centres d'affaires du Canada central. En classe *VIA 1*<sup>MC</sup>, nos clients jouissent de tous les avantages de la première classe, notamment un cadre spacieux et accueillant dans lequel les gens d'affaires peuvent travailler ou se détendre.

**Dans les provinces de l'Atlantique**, l'*Océan*<sup>MC</sup> relie six fois par semaine Montréal et Halifax et offre aux voyageurs en classe *Alizés*<sup>MC</sup> des services de première classe. En outre, le *Chaleur*<sup>MC</sup> assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

**Dans les régions éloignées**, VIA assure les liaisons jugées essentielles par le gouvernement pour répondre aux besoins de transports régionaux.

L'honorable  
David Collenette,  
C.P., député  
Ministre des Transports, Ottawa  
Monsieur le Ministre,  
Conformément aux dispositions  
de la Loi sur la gestion des finances  
publiques, je suis heureux de vous  
présenter le rapport annuel de VIA  
Rail Canada inc. pour l'exercice  
prenant fin le 31 décembre 2000.

Le président du Conseil,



Marc LeFrançois



# VIA Rail Canada : un nouvel élan



CA1  
VR  
-A56

WE ARE A PUBLIC SERVICE  
DEVOTED TO PASSENGERS



The Honourable David Collenette, P.C.,  
M.P., Minister of Transport, Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the  
*Financial Administration Act*, I am pleased  
to submit VIA Rail Canada Inc.'s annual report  
for the year ended December 31, 2001.



**Jean Pelletier**  
Chairman of the Board

## CORPORATE OVERVIEW

### A VITAL PUBLIC SERVICE

VIA Rail is Canada's national passenger rail service. An independent Crown Corporation established in 1977, our mission is to provide Canadians with a safe, high-quality, low-cost passenger rail service. We fulfill this mission by providing exceptional service to our customers; by maximizing revenues and by controlling costs; and by building on the market strengths of passenger rail – one of the safest, most efficient and most reliable modes of transportation available.

### DEVOTED TO CANADIAN PASSENGERS

Our vision is to be the best transportation company in Canada, devoted to meeting the current and future needs of Canadians. With our Renaissance capital investment plan, we are modernizing our network of passenger stations, taking significant steps towards delivering faster services with more trains, and carrying more Canadians than ever before.

### SERVING CANADA COAST-TO-COAST

We operate more than 480 trains weekly on 14,000 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With approximately 3,000 employees, VIA trains carried close to 4 million passengers over more than 920 million miles in 2001.

In **Western Canada**, VIA's legendary transcontinental service caters mainly to domestic and foreign tourism markets. The *Canadian*<sup>™</sup>, a train running thrice-weekly between Toronto and Vancouver, has been rated one of the top five "Great Journeys of the World" by National Geographic. The luxurious *Silver & Blue*<sup>™</sup> class, which was recently redesigned offering even greater comfort and amenities, remains one of VIA's most sought-after services.

In the **Quebec City-Windsor Corridor**, VIA's trains provide intercity passengers with fast, comfortable, convenient, and affordable service, downtown-to-downtown between central Canada's largest business centres, either in the newly-enhanced first class *VIA 1*<sup>™</sup> or in its very comfortable economy class.

In **Atlantic Canada**, the *Ocean*<sup>™</sup> runs six times a week between Montreal and Halifax, offering first-class comfort with its friendly *Easterly*<sup>™</sup> service. The *Chaleur*<sup>™</sup> makes three trips each week from Montreal through the Gaspé Peninsula.

In **rural and remote areas**, VIA operates services mandated by the government to meet regional transportation needs.



## THE YEAR AT A GLANCE

The key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the corporation with 1990 representing the first year of the current passenger rail network.

	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
<b>KEY FINANCIAL INDICATORS</b>												
(in millions of dollars)												
Total revenue	253.8	240.7	220.6	200.2	190.5	184.5	175.0	176.4	164.2	155.8	150.1	142.8
* Cash operating expenses	412.4	404.7	389.1	382.6	386.5	389.8	397.3	438.5	485.2	487.1	478.1	493.3
Capital Expenditures	146.7	45.9	10.9	18.3	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1	31.5
Government funding :												
Operating	158.8	164.4	170.0	178.4	196.0	205.3	222.3	262.1	321.0	331.3	328.0	350.3
Reorganization charges	4.5	5.9	—	—	16.3	19.2	33.5	30.8	15.3	12.9	24.7	59.7
	163.3	170.3	170.0	178.4	212.3	224.5	255.8	292.9	336.3	344.2	352.7	410.0
Capital	151.7	45.9	—	—	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1	31.5
** Total Government funding	315.0	216.2	170.0	178.4	228.7	245.2	295.4	318.2	348.1	388.9	392.8	441.5
<b>KEY OPERATING STATISTICS</b>												
* Revenue / Cash operating expenses ratio (%)	61.5	59.5	56.7	52.3	49.3	47.3	44.0	40.2	33.8	32.0	31.4	28.9
***Total passengers carried (in thousands)	3,865	3,795	3,569	3,618	3,719	3,557	3,465	3,412	3,402	3,400	3,491	3,458
***Total passenger-miles (in millions)	921	904	885	850	873	865	827	794	781	772	788	768
***Government operating funding per passenger-mile (in cents)	17.2	18.2	19.2	21.0	22.5	23.7	26.9	33.0	41.1	42.9	41.6	45.6
**Train-miles operated (in thousands)	6,665	6,621	6,448	6,325	6,482	6,472	6,219	6,524	6,515	6,483	6,270	6,386
***Car-miles operated (in thousands)	46,102	45,121	43,168	42,068	41,242	40,491	37,492	36,351	35,861	35,993	35,934	35,768
***Average passenger load factor (%)	57	56	56	55	57	58	59	57	56	53	56	55
***Average number of passenger-miles per train-mile	138	137	137	134	135	134	133	122	120	119	126	120
On-time performance (%)	85	83	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Number of employees at year end	3,013	2,958	2,909	2,952	2,969	3,000	3,178	3,718	4,131	4,478	4,402	4,525

\* Cash operating expenses exclude amortization of capital assets, reorganization charges, pension and employee future benefits.

\*\* Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of 16.5 M in 1999 and 33.6 M in 1998 and includes a capital funding contribution to the Asset Renewal Fund of 5.0 M in 2001.

\*\*\* Prior years figures have been restated.



## MESSAGE FROM THE CHAIRMAN

In a country as large and dynamic as Canada, maintaining an efficient, well-integrated transportation system is critical. As Canada's national passenger rail service, VIA Rail has an important role to play in that system: providing safe, low-cost, high-quality passenger services to Canadians, in all parts of the country.

In 2001, VIA has continued to fulfill this role – adding another record-setting year to its enviable performance record. With a steadfast commitment to safety and its efforts to generate ever higher revenues while maintaining a firm control on costs, VIA Rail provided service to more Canadians than at any other time in the past decade. The renaissance of passenger rail in Canada is no longer just a vision for the future. It is established, and well underway.

VIA's success in 2001 is due, in part, to a clear mandate from the Canadian government. With its vision for the future of passenger rail as a public service – and the tools necessary to do the job – VIA is rising to the challenges before it, investing in the equipment, infrastructure and station facilities needed to deliver more and better options for Canadian travellers. VIA's inter-city service is growing, because it delivers what Canadians demand – transportation alternatives that are affordable and economically and environmentally sustainable.

Over the past decade VIA's Board of Directors has helped to guide the corporation's evolution as a modern and innovative public service. A strong, responsible and effective Board is essential for any Crown Corporation accountable for the administration of public funds. It is especially important for VIA as we prepare to meet new challenges in the years ahead.

VIA is taking considered and concrete steps to further enhance the effectiveness of its Board because we believe, as an organization, that excellence in both corporate governance and management will be critical as VIA looks beyond the immediate future, to the continuing renaissance of passenger rail.

The capital investment plan currently underway will stabilize and help modernize the passenger rail network. But as VIA continues to strive to deliver the kind of improvements Canadians demand – ever faster, more frequent services – it will face many new challenges. It will need to explore more innovative, more flexible ways to finance ongoing capital improvements. And it will need to secure better access to the rail infrastructure that is critical to the performance of passenger rail.

I am confident that, given the opportunity, VIA will meet these challenges. It will do so with the same creativity and determination it has shown in the past. And, most importantly, it will do so with its sights set clearly on the performance targets of tomorrow most meaningful to Canadian travellers: more choice, faster travel times, more reliable schedules and more seamless integration with other modes.

This guiding philosophy will help VIA sustain the renaissance in 2002, and beyond. VIA Rail is determined to keep moving forward – providing Canadians with the best possible passenger rail service – and doing its part to enrich the economic and social fabric of Canada.

**Jean Pelletier**  
Chairman of the Board



**Marc LeFrançois**  
President and Chief Executive Officer





## MESSAGE FROM THE PRESIDENT

The renaissance of passenger rail became highly visible in 2001, as we made significant investments in equipment, facilities and infrastructure. New stations, new locomotives, 139 new state-of-the-art passenger cars – these things are hard to ignore. They are all signs that passenger rail has entered a new era in Canada. And they represent capital investments that are critical to the future of passenger rail.

But the renaissance story is not just about new trains and new buildings. It is about the people who bring those trains and buildings to life. The people at VIA Rail – the mechanic in the maintenance centre, the agent at the ticket counter, the supervisor on board the train – believe passionately in passenger rail. They communicate that passion every day as they do their jobs. And they do their jobs very, very well.

The renaissance story in 2001 is about how this passion has been ignited throughout the corporation.

Early in the year we adopted a new cross-functional organization – an organization that cuts through traditional hierarchies and departmental “silos”, and puts leadership into the hands of every single VIA employee. Every member of the VIA team knows their job. Each understands the corporation’s priorities, our focus on customers, and their role in meeting customer needs. And each is given the opportunity to do their job better every day – to analyze problems, to explore new ideas, to make decisions, and to take responsibility for getting the job done.

When we put this new organization in place, I had complete confidence in the people of VIA. So the phenomenal response of the organization is not surprising. Our unions have worked closely with management to accommodate new styles of working. As individuals, and as teams, we are working smarter than ever. There is a renewed energy coursing through our corporate veins at VIA, and that enthusiasm is the very heart and soul of the renaissance of passenger rail.

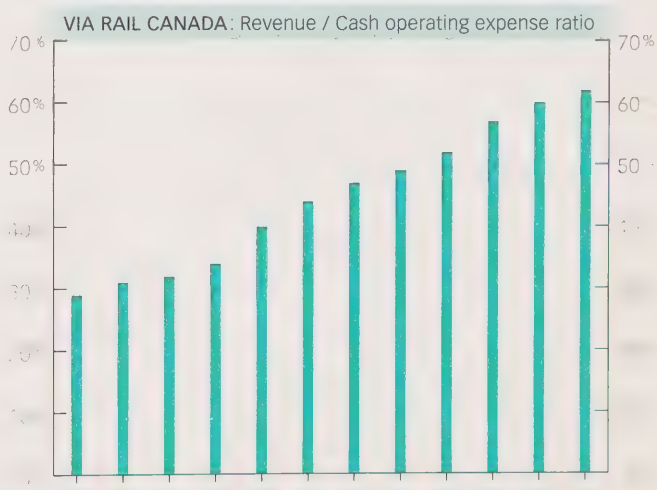
This drive produced solid results in 2001. VIA ended the year with some of its best results ever: significant revenue growth, an increase in ridership and lower than expected operating costs. Our revenue / cash operating expense ratio – the measure of revenues against expenses – reached an unprecedented high.

Our growing depth and presence in the travel market is especially rewarding. It is one thing to get new customers to try out your service. It is quite another to keep them coming back for more – and that is what VIA is doing.

During a year of considerable turbulence in the transportation industry, we gained many new customers who turned to the train for relaxing, safe and reliable transportation – and decided to keep returning. Our ability to retain new customers confirms not only that passenger rail has an important role in Canadian transportation, but that VIA Rail is fulfilling that role effectively.

We achieved this high level of performance while managing an ambitious capital investment program – one whose benefits will largely be felt in 2002 and beyond. This alone is evidence not only of the relevance of passenger rail in Canada, but of the quality of the team we have built at VIA Rail. I’m proud of that team, and I am proud to be part of it.

The capital investments launched in 2001 will deliver substantial benefits to Canadian travellers: new and better trains, better passenger stations, a better passenger rail network from coast to coast. And VIA’s people have the passion – the commitment to excellence – to make the network deliver a service better than anything Canadians have seen before.



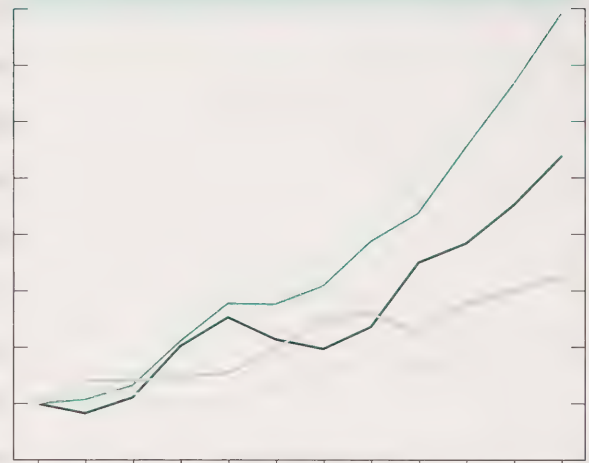
# 2001 PERFORMANCE HIGHLIGHTS

## THE NUMBERS ANOTHER OUTSTANDING YEAR

The continuous improvements VIA achieved over the past decade continued in 2001. We increased revenues by \$13 million, bringing total revenue growth over the last three years alone to more than \$50 million. Our passenger numbers increased by 70,000 in the past year. Our yield – the measure of revenue earned per passenger mile – increased by almost 6%. Despite higher fuel costs, total operating costs were lower than anticipated. As a result, we were able to reduce our requirement for government operating funding by another \$7 million.

And for the first time in VIA's history, our ratio of revenues over cash operating expenses exceeded 60% to reach 61.5%.

VIA RAIL CANADA: Growth trends vs 1990



Passengers  
Yield  
Psgr-miles  
Psgr revenue



Roger J. Paquette,  
Chief Financial Officer

Dionne McGuigan,  
Senior Service Attendant,  
Western Services

Paul Côté,  
Chief Operating Officer

Ivan Zenchuk,  
Chef,  
Western Services



Our performance is built on a sound understanding of our role as a public passenger service, and a clear grasp of the business of passenger rail as a viable, long-term enterprise.

In fact, passenger revenues have increased every year for the past 11 years, and are now almost 70% higher than in 1990. Revenue per passenger mile is up almost 50% over the same period. We are carrying over four hundred thousand more passengers – and operating 153 million more passenger miles – while government funding has dropped from 45.6 to 17.2 cents per passenger mile. At the same time, our cost

recovery has improved dramatically, with our ratio of revenues over cash operating expenses more than double what it was in 1990.

Sustained, high-level performance like this confirms that VIA Rail has got the fundamentals right. There is a strong and growing market for passenger rail. We understand that market, and what Canadian travellers are looking for in a passenger rail service. And we are delivering that service consistently, year after year.



**Pascal Poirier,**  
Senior Service Attendant,  
Eastern Services

**Jacinthe Milette,**  
Senior Service Attendant,  
Corridor

**Christena Keon Sirsly,**  
Chief Strategy Officer

**Pierre Robertson,**  
Welder, Montreal  
Maintenance Centre



## OUR PEOPLE WORKING SMARTER THAN EVER

As a team, we delivered our services more effectively than ever in 2001. We adopted a new organizational structure, which in turn reflects a radically new approach to managing passenger rail operations. Instead of channelling management responsibilities up and down the organization through departmental hierarchies, we have built cross-functional teams around our key markets – Western Canada, Southwestern Ontario, the Eastern Corridor and Eastern Canada – which combine responsibilities for all aspects of planning, operations and control.

The advantages of the new teams became clear very quickly. Cross-functional teams were able to identify problems and opportunities, explore solutions and new ideas, and take action faster than before. Decision-making now takes place as close to the action as possible, where a decision's impact on our customers is best understood.

The new approach also ensures that everyone at VIA understands how the decisions they make on the job affect VIA's operations as a whole. Instead of separating responsibilities for safety, on-time performance, quality of service, consistency and financial management into different channels, we have integrated these responsibilities into everyone's job.

Consider, for example, the challenge of improving the on-time performance of our trains. Working as a team, our employees have a better understanding of how everything involved in our business – equipment maintenance, supply management procedures, station services, baggage handling – can affect our ability to move trains on time. With that understanding, we work smarter, bringing a more integrated approach to managing on-time performance. And in 2001, this approach got results, in a business where sustainable improvements in on-time performance are very difficult to achieve.

We also worked to extend this integrated approach to managing operations into our relationships with suppliers and business partners. For example, Canadian National has a big impact on our on-time performance, because they own most of the tracks our trains run on. We are developing a closer, day-to-day working relationship with CN as part of our team – another step towards the long-term, sustainable improvements in service that are critical in passenger rail.



VIA employees from the Corridor and Eastern Services



## OUR SERVICES: INNOVATING AND IMPROVING

While much of our attention was focused on managing major capital investment projects in 2001, we continued to refine and improve our products and services in all parts of Canada. Major innovations include the introduction of new outer-urban services in Central Canada, enhanced tourism products in the East and the West, and significant enhancements to our online reservation service.

### NEW OUTER-URBAN SERVICES

In the densely populated urban centres of Central Canada, where smog, traffic jams and airport congestion are growing problems, VIA is expanding the options for travellers. In 2001 we added a new direct train service to Windsor from Oshawa. We extended services to Montreal and Ottawa from Aldershot. And we introduced a new mid-morning departure from Kitchener to Toronto, with a convenient return schedule.

In the Greater Toronto Area, VIA launched a groundbreaking interline ticketing agreement with GO Transit. Under this agreement, VIA Rail and GO can now carry each other's passengers between shared stations. A new VIA/GO pass allows GO ticket holders to travel on VIA trains between Toronto's Union Station and stations at Oakville, Brampton, Georgetown, Aldershot and Oshawa. This means that commuters now have additional choices of trains on the Lakeshore and Georgetown lines.

We also completed a redesign of our VIA 1 service in the corridor, including a complete refurbishment and upgrade of VIA 1 car interiors. Designed to enhance our service to business travellers, the new VIA 1 is increasingly in demand.

**Isabelle Prévost,**  
Service Manager, Corridor



VIA's many Corridor services connect  
Central Canada's key cities.

**Claude Leblanc,**  
Senior Counter Sales Agent  
at Montreal's Central Station



#### ENHANCED TOURIST-CLASS SERVICES

In Western Canada we made significant improvements to our award winning *Silver & Blue* class service, with refined dining car service, luxurious onboard accommodations, and new entertainment facilities for travellers. *Silver & Blue* is available on the *Canadian*, our legendary transcontinental, which has been a mainstay of travel and tourism in Western Canada for more than half a century.

The redesigned *Silver & Blue* class service builds on VIA's strong position in the West's tourism sector – a market that we feel holds significant opportunities for expansion in the mid-term future and beyond.

In the East, our *Bras d'Or™*, a seasonal touring train offering a spectacular cruise through the heart of Nova Scotia's Cape Breton Island, completed its second successful year. We also completed a redesign of our *Easterly Class* service designed to strengthen our position in the Eastern tourism market, and ensure that service standards are consistent with our *VIA 1* and *Silver & Blue* services. This redesigned service will be implemented in the Spring of 2002.

#### THE BEST ONLINE RESERVATION SYSTEM

VIA has established itself as a leader in bringing our customers better access to our services through the Internet. In 2001, our ticket sales online exceeded \$11 million.

In December 2001, VIA launched *reserVIA™*, a new, full-featured Internet booking system. With *reserVIA*, our customers can plan, book and pay for their train trips quickly and easily, online.

Users have the opportunity to create their customized travel profile, indicate their seating preference, make special meal or other service requests and pre-enter their Corporate Rate discount code. With this optional profile, users are able to make their booking within minutes. More than 12,500 users have already registered and built their travel profile online.

**Pierre Vézina,**  
Senior Attendant, Employee  
Service Centre, Montreal



**Perry Ciale,**  
Locomotive Engineer in the cab  
of the new Genesis P42 locomotive.



**Simon Desjardins,**  
Senior Service Attendant in the Corridor's  
newly-enhanced *VIA 1* class





## SAFETY: PART OF EVERYTHING WE DO

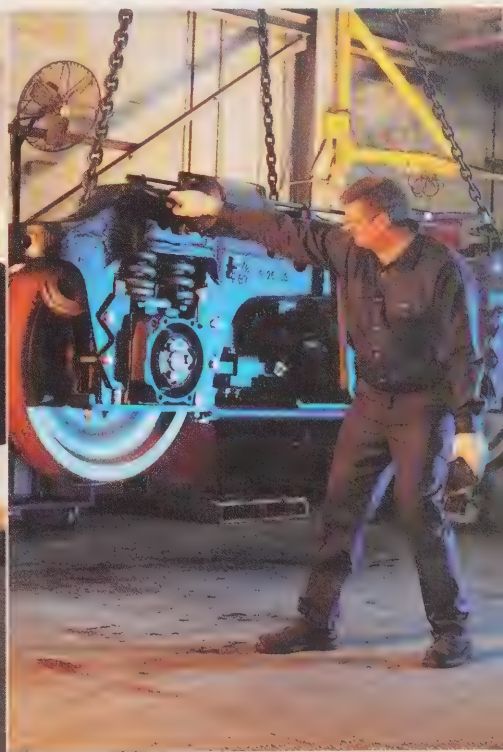
Our new cross-functional approach to managing operations has strengthened our commitment to safety by integrating that commitment into all aspects of our business. The safety and security of those who board our trains, and of our employees, is the first priority in every decision on the job.

Our new Safety Management System, which was fully implemented in 2001, is the first of its kind for a Canadian railway. As part of a follow up to implementing the system, Transport Canada conducted a review of all safety documentation in December, and VIA completed its own internal safety audit. Results of these reviews will be available in 2002.

We also set up two new national safety policy committees with our unions, the BLE and CAW. These committees will provide system-wide policy support to our existing network of local and regional health and safety committees.

Following the events of September 11, VIA introduced new security measures, including the abolition of lockers in our passenger stations, better ticket control procedures to limit access to boarding platforms, and improved information and communications procedures in the event of a security alert. In addition, VIA is participating in a new program called Risk Watch™, designed to help employees identify and respond to potential security problems.

**Pierre Brunet,**  
Electrician, Montreal Maintenance Centre



**Mario Lefebvre,**  
Mechanic, Montreal Maintenance Centre

The Operations Control Centre monitors train movements and the railway.

#### EXTRAORDINARY SERVICE UNDER PRESSURE

The events in New York and Washington on September 11 affected transportation systems around the world, including those in Canada. The shutdown of air traffic created an enormous and immediate need to provide alternative transportation. For VIA Rail, this meant providing passenger services during the week following September 11 for up to 40% more people in Central Canada, and up to 70% more in Atlantic Canada.

VIA pressed all available equipment into service to meet the demand, while VIA's employees responded with exceptional determination and professionalism to help travellers stranded by events. They acted without hesitation to do whatever was necessary to keep operations running smoothly, while maintaining a safe, reliable service for everyone who boarded VIA's trains.

**Lionel Albert,**  
Senior Service Attendant,  
Eastern Services

**Francine Devlin,**  
Telephone Sales Agent, Montreal





## THE CAPITAL INVESTMENT PROGRAM

We made rapid progress implementing our five-year capital investment program in 2001. Approved in 2000 with \$401.9 million in funding from the federal government, the capital investment will help VIA respond to the growing demand for a more modern, efficient, coast-to-coast passenger rail service. It is providing new equipment, better tracks and infrastructure, better station facilities, improved safety and environmental practices – all as part of a truly modern network of services linking communities across the country.

### BETTER TRAINS, AND MORE OF THEM

We purchased 139 new state-of-the-art passenger cars in December 2000, which will expand our total fleet by one third. The cars were delivered for assembly and modifications throughout 2001, and the first of the new equipment – now called the Renaissance cars – was unveiled last November. The equipment will be phased into service over the next two years.

We also received 21 new high-speed Genesis locomotives from GE. The new locomotives and passenger cars will allow us to:

- Add new departures, with faster trip times and modern equipment, significantly increasing choices for consumers in the Quebec City-Windsor Corridor;

- Expand overnight sleeper services in the Corridor with modern, well-appointed equipment suitable for today's business traveller;

- Introduce new options for travellers on the eastern Canadian overnight services between Montreal and Halifax/Gaspé;

Free up equipment to respond to increased demand on the Western transcontinental service.

Services in regional and remote areas of the country will also benefit, as we complete the refurbishment of five self-propelled Rail Diesel Cars. The work, which began in June, includes a complete overhaul of all mechanical systems and car trucks, which will result in a dramatic increase in reliability and on-time performance. In addition, car interiors, such as carpets, upholstery and seats are being completely refurbished to provide improved comfort and service to customers. The first of the five cars was completed in November. The remaining cars will be completed in 2002.



**Chantal Morrisette,**  
Senior Service Attendant,  
Western Services





## MODERNIZING OUR STATIONS

Our program to upgrade and modernize passenger station facilities proceeded rapidly throughout 2001. In addition to implementing a new signage and corporate identity program coast to coast, we launched major station investment projects, including:

- A new station in London, Ontario. The old station was torn down in February, and a new, modern facility was opened in October.

- Major station renovations—including new roofs, expanded waiting rooms, better lighting, and improved ticketing and baggage handling facilities—were started in Oshawa, Oakville, Kingston, Kitchener, Brantford, Brockville, Quebec City, Moncton and Halifax.

- A four-year redevelopment of our busiest passenger facility, Toronto's Union Station.

Our station improvements program is ongoing, and will benefit all of our stations across Canada in the years ahead. For example, in the near future we plan to improve interior amenities at stations in Windsor, Chatham, Sarnia, Woodstock, Brampton, Guelph, St. Catharines and Cobourg.



Photo: Ken Wightman/London Free Press

**Pauline Mazerolle,**  
Senior Service Attendant,  
Eastern Services

## RENEWING THE INFRASTRUCTURE

A modern rail infrastructure – the tracks, switches, signals, control systems and bridges needed to operate our trains – is critical to the safe operation of passenger rail, and to the introduction of new and faster train services.

Infrastructure improvements progressed rapidly on the track between Montreal and Ottawa. Known as the Alexandria Subdivision, this is one of the few sections of track actually owned by VIA, so we have been able to move quickly. The majority of the track improvements were completed in 2001. The welding of the jointed rail also started, and will be completed by mid July.

Work on improved signalling systems is also progressing on schedule, and will be completed mid-September 2002. All work on the Alexandria Subdivision will be ready for the introduction of our fall train schedule, and will allow us to provide a much faster service between Ottawa and Montreal.

Substantial improvements are also needed for other routes in the Quebec City – Windsor Corridor, which will involve working closely with the track owner, Canadian National. We are currently negotiating an agreement with Canadian National to specify the details of what work will be done, and when it will be completed.

The busy Corridor route is in increasing demand.



Infrastructure work is progressing on schedule.



**Bob McDaniels,**  
Service Manager,  
Western Services





## CAPITAL INVESTMENT IN THE FUTURE

The current capital investment plan will generate tangible benefits for Canadian travellers, both in the immediate future and in the years ahead. In 2002, new and improved stations will be opening. Our new locomotives and Renaissance cars will come into service. There will be new express trains between Toronto, Montreal and Ottawa, with faster schedules.

In the longer-term, the current investment program is designed to stabilize passenger rail service, and ensure that we can generate sufficient operating savings to reinvest

in the ongoing capital projects needed to maintain service roughly at current levels. It will not, however, generate the funding we need to offer substantially higher levels of service beyond the five-year program.

We know that Canadians want higher levels of service—even faster schedules, and more frequent trains. Incremental improvements to this end are possible, provided that we can find new ways to generate the capital needed. This may require, for example, new legislation which would give VIA Rail options for financing capital improvement projects which are not available today.

**Pierre Nolet,**  
Locomotive Engineer boards  
the new VIA locomotive

**Vern Zelenewich,**  
Senior Service Attendant,  
Western Services





# MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY STATEMENT

YEAR ENDED DECEMBER 31, 2001

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include certain amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information contained throughout the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safe-

guarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair / Deloitte & Touche, general partnership, as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Ernst & Young LLP, have audited the Corporation's financial statements for the year ended December 31, 2001, and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors, consisting solely of outside Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.



**Marc LeFrançois**  
President and  
Chief Executive Officer



**J.R. Paquette**  
Chief Financial Officer

Montreal, Canada  
February 8, 2002

# AUDITORS' REPORT

THE MINISTER OF TRANSPORT

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 2001 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2001 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our attention during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act* and regulations and the by-laws of the Corporation.

The financial statements for the preceding year were audited by the Auditor General of Canada and other chartered accountants.

*Ernst & Young LLP*

**Ernst & Young LLP**  
Chartered Accountants

Montreal, Canada  
February 8, 2002

*Sheila Fraser*

**Sheila Fraser, FCA**  
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada  
February 8, 2002

# FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31

## BALANCE SHEET

(in thousands)	Notes	2001	2000
<b>CURRENT ASSETS</b>			
Cash and cash equivalents		\$ 11,518	\$ 18,441
Accounts receivable, trade		8,208	4,992
Accounts receivable, other		14,973	9,003
Receivable from the Government of Canada		9,397	3,096
Temporary investments	5	39,539	39,539
Materials		15,950	17,031
		<b>99,585</b>	<b>92,102</b>
<b>LONG-TERM ASSETS</b>			
Capital assets	4	577,886	480,847
Asset renewal fund	5	49,959	37,825
Accrued benefit asset	6	86,225	20,717
Other		4,067	—
		<b>718,137</b>	<b>539,389</b>
		<b>\$ 817,722</b>	<b>\$ 631,491</b>
<b>CURRENT LIABILITIES</b>			
Accounts payable and accrued liabilities		\$ 103,139	\$ 87,329
Deferred revenue		7,123	6,091
		<b>110,262</b>	<b>93,420</b>
<b>LONG-TERM LIABILITIES</b>			
Accrued benefit liability	6	15,858	16,554
Deferred income tax	7	11,737	—
Other		4,652	5,087
		<b>32,247</b>	<b>21,641</b>
<b>DEFERRED CAPITAL FUNDING</b>	<b>8</b>	<b>586,953</b>	<b>482,476</b>
<b>SHAREHOLDER'S EQUITY</b>			
Share capital	9	9,300	9,300
Contributed surplus		4,963	4,678
Retained earnings		73,997	19,976
		<b>88,260</b>	<b>33,954</b>
		<b>\$ 817,722</b>	<b>\$ 631,491</b>

See accompanying notes to financial statements

On behalf of the Board,



**Marlene McGraw, CA**  
Director and Chairman  
of the Audit Committee



**Jean Pelletier**  
Director and  
Chairman of the Board



# FINANCIAL STATEMENTS

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31

## STATEMENT OF OPERATIONS AND RETAINED EARNINGS

(in thousands)	Notes	2001	2000
<b>REVENUES</b>			
Passenger		\$ 234,939	\$ 217,614
Other		18,889	23,037
		<b>253,828</b>	<b>240,651</b>
<b>EXPENSES</b>			
Compensation and benefits		182,207	172,036
Train operations and fuel		92,199	83,259
Stations and property		28,292	29,177
Maintenance material		28,191	29,166
Marketing and sales		25,670	26,734
On-train product costs		15,760	15,548
Operating taxes		11,964	13,156
Employee future benefits	6	(62,127)	(55,673)
Amortization and losses on write-off and disposal of capital assets		47,147	52,216
Other		27,765	33,691
		<b>397,068</b>	<b>399,310</b>
Operating loss before funding from the Government of Canada and income tax		143,240	158,659
Operating funding from the Government of Canada		163,293	170,304
Amortization of deferred capital funding		46,980	50,200
Results of operations before income tax		67,033	61,845
Income tax expense	7	13,012	918
Net results of operations for the year		54,021	60,927
Retained earnings (deficit), beginning of year		19,976	(40,951)
Retained earnings, end of year		<b>\$ 73,997</b>	<b>\$ 19,976</b>

See accompanying notes to financial statements

# FINANCIAL STATEMENTS

YEAR ENDED DECEMBER 31

## STATEMENT OF CASH FLOWS

(in thousands)

### OPERATING ACTIVITIES

Net results of operations for the year

Non-cash items relating to operations:

Amortization of capital assets  
Losses on write-off and disposal of capital assets  
Amortization of investment tax credits  
Amortization of deferred capital funding  
Deferred income tax  
Changes in non-cash working capital  
Change in other long-term assets  
Change in accrued benefit asset  
Change in accrued benefit liability  
Change in other long-term liabilities

### FINANCING ACTIVITIES

Capital funding from the Government of Canada  
Change in capital funding receivable  
from the Government of Canada

### INVESTING ACTIVITIES

Increase in asset renewal fund  
Decrease in temporary investments  
Acquisition of capital assets  
Proceeds from sale of capital assets

### CASH AND CASH EQUIVALENTS

Increase (decrease) during the year  
Balance, beginning of year  
Balance, end of year

2001

2000

\$ 54,021

\$ 60,927

46,507

43,235

984

9,330

(344)

(349)

(46,980)

(50,200)

11,737

—

8,149

13,871

(4,067)

—

(65,508)

(20,717)

(696)

(39,551)

(91)

(103)

3,712

16,443

151,742

45,902

(5,713)

(3,096)

146,029

42,806

(12,134)

(9,565)

—

10,500

(146,742)

(45,902)

2,212

313

(156,664)

(44,654)

(6,923)

14,595

18,441

3,846

\$ 11,518

\$ 18,441

See accompanying notes to financial statements

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

DECEMBER 31, 2001

## 1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the best passenger transportation company in Canada with a mission to provide safe, high-quality and low-cost passenger service. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations. The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

## 2. ACCOUNTING POLICIES

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

### A) FUNDING FROM THE

#### GOVERNMENT OF CANADA

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded as income. The amounts are determined on the basis of operating costs less commercial revenues excluding employee future benefits and non-cash transactions relating to capital assets and deferred income tax, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable capital assets is recorded as deferred capital funding on the Balance Sheet and is amortized on the same basis and over the same periods as the related capital assets. Upon disposition of the funded depreciable capital assets, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to these capital assets. Funding for non-depreciable capital assets is recorded as contributed surplus.

### B) CASH EQUIVALENTS

Cash equivalents include highly liquid investments purchased three months or less from maturity and are stated at cost, which approximates market value.

### C) REVENUE RECOGNITION

Revenues earned from passenger transportation are recorded as services are rendered. Amounts received for train travel not yet rendered are included in current liabilities as deferred revenues.

### D) FOREIGN CURRENCY TRANSLATION

Accounts in foreign currencies are translated using the temporal method. Under this method, monetary balance sheet items are translated at the exchange rates in effect at year-end. Gains and losses resulting from the changes in exchange rates are reflected in the statement of operations and retained earnings.

Foreign currency revenues and expenses are translated at the exchange rate in effect on the dates of the related transactions.

### E) MATERIALS

Materials, which are valued at the lower of weighted average cost and replacement cost, consist primarily of items used for the maintenance of rolling stock. An allowance for obsolescence is provided for materials.

### F) CAPITAL ASSETS

Capital assets acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at the net transfer values while subsequent acquisitions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other capital asset upgrading are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the capital assets concerned; otherwise, such costs are expensed as incurred.

Retired assets are written down to their net realizable value.



# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31, 2001

## 2. ACCOUNTING POLICIES (CONT'D)

### F) CAPITAL ASSETS (CONT'D)

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of capital assets, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 29 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 40 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other assets	3 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired assets.

### G) INCOME TAX

The Corporation follows the future income tax method of accounting for income taxes.

Under the future method, the change in the net deferred income tax asset or liability is included in income. Deferred income tax assets and liabilities are measured using substantively enacted tax rates expected to apply to taxable income in the years in which temporary differences are expected to be recovered or settled.

### H) INVESTMENT TAX CREDITS

Investment tax credits are amortized over the estimated useful lives of the related capital assets. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of capital assets. These credits are included in other long-term liabilities.

### I) EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans and has adopted the following policies: The cost of pension and other employee future benefits

earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on service and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

Amortization of past service costs and transition assets and liabilities is calculated on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at fair value.

The excess of the net actuarial gain or loss over 10% of the greater of the benefit obligation and the fair value of plan assets in any one year are amortized over the average remaining service lives of active employees which is estimated to be mostly 13 to 14 years depending on the plan.

### J) VIA PRÉFÉRENCE PROGRAM

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *VIA Préférence* frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities.

### K) FINANCIAL INSTRUMENTS

The estimated fair value of the recognized financial instruments, except for the asset renewal fund and temporary investments, approximates their carrying value due to their current nature.

The temporary investments are carried at the lower of cost and market.

The asset renewal fund is carried at cost.

### L) MEASUREMENT UNCERTAINTY

The preparation of financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires Management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities, disclosure of contingent assets and liabilities and the reported amounts of revenues and expenses. Actual results could differ from these estimates.

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31, 2001

## RECONCILIATION OF NET RESULTS OF OPERATIONS TO GOVERNMENT FUNDING BASIS

The Corporation receives its funding from the Government of Canada based primarily on cash flow requirements. Items recognized in the Statement of operations and retained earnings in one year may be funded by the Government of Canada in different years. Accordingly, the Corporation has different net results of operations for the year on a government funding basis than on a Canadian generally accepted accounting principles basis. These differences are outlined below:

(in millions of dollars)	2001	2000
Net results of operations for the year	54.0	60.9
Items not requiring (not providing) operating funds:		
Amortization and losses on write-off and disposal of capital assets excluding amortization of investment tax credit	47.5	52.6
Amortization of deferred capital funding	(47.0)	(50.2)
Employee future benefits	(62.1)	(55.7)
Previous years' lease expenses funded in the current year	(0.3)	(3.6)
Deferred income tax	11.7	—
Adjustment for accrued compensation	0.7	1.7
Payment of prior years' reorganization charges	(4.3)	(5.3)
Operating funding surplus for the year	0.2	0.4

## 4. CAPITAL ASSETS

(in millions of dollars)	2001			2000		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	5.0	—	5.0	4.7	—	4.7
Rolling stock	574.3	293.6	280.7	505.2	284.2	221.0
Maintenance buildings	160.7	94.9	65.8	160.1	89.0	71.1
Stations and Facilities	34.7	17.8	16.9	34.5	16.0	18.5
Infrastructure improvements	100.1	36.7	63.4	94.9	34.2	60.7
Leasehold improvements	91.1	67.6	23.5	90.1	63.3	26.8
Machinery and Equipment	29.6	24.1	5.5	28.9	22.8	6.1
Information systems	66.2	61.2	5.0	60.3	53.9	6.4
Other assets	18.9	18.7	0.2	18.8	18.7	0.1
	<b>1,080.6</b>	<b>614.6</b>	<b>466.0</b>	<b>997.5</b>	<b>582.1</b>	<b>415.4</b>
Projects in progress			91.6			43.8
Retired assets (at net realizable value)			20.3			21.6
			<b>577.9</b>			<b>480.8</b>

Projects in progress as at December 31, 2001, primarily consist of rolling stock for \$58.9 million and improvements to infrastructure and stations for \$29.5 million.

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31, 2001

## 5. TEMPORARY INVESTMENTS AND ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as the operating savings resulting from the rationalization of its maintenance activities, in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects.

The temporary investments and asset renewal fund include the following investment instruments:

(in millions of dollars)

	2001		2000	
	Cost	Market Value	Cost	Market Value
Government of Canada bonds	18.4	20.2	19.1	21.2
Other Canadian bonds and debentures	13.1	13.1	10.6	11.5
Pooled equity unit trust	49.5	45.6	38.1	41.7
Cash and short-term investments	8.5	9.8	9.5	9.5
<b>Balance, end of year</b>	<b>89.5</b>	<b>88.7</b>	<b>77.3</b>	<b>83.9</b>
Represented by:				
Temporary investments	39.5	39.5	39.5	42.9
Asset renewal fund	50.0	49.2	37.8	41.0
	<b>89.5</b>	<b>88.7</b>	<b>77.3</b>	<b>83.9</b>

The temporary investments represent the amount that the Treasury Board has approved to fund operating deficits and certain capital assets while the balance of the asset renewal fund represents the funds that are retained for future investments in capital assets.

The weighted average effective rate of return on bonds and short-term investments for 2001 was 5.82% (2000: 6.04%) and the weighted average term to maturity for 2001 was 12 years (2000: 10 years).

The fair value of bonds, pooled equity unit trust and short-term investments is equivalent to the market value based on the current bid price at the balance sheet date.

The Corporation is subject to credit risk from its holdings of temporary investments and the asset renewal fund. The Corporation minimizes its credit risks by adhering to the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy and by investing in high quality financial instruments.



# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

1 DECEMBER 31, 2001

## 6. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation provides defined benefit pension plans, post retirement and post-employment benefits to all its permanent employees.

Included in other benefit plans are expenses incurred by the Corporation relating to workers' compensation, post-retirement and post-employment benefits and network restructuring charges.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1998 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, 2001, the summary of the principal valuation results, in aggregate, is as follows:

### A) CHANGE IN BENEFIT OBLIGATION:

(in millions of dollars)	Pension Plans		Other Benefit Plans	
	2001	2000	2001	2000
Accrued benefit obligation at beginning of year	1,000.5	1,012.8	24.6	24.7
Impact of plan amendments	5.3	—	0.6	—
Current service cost	9.2	9.4	3.5	3.1
Employees' contributions	8.1	7.9	—	—
Interest cost	69.0	71.8	1.9	1.8
Benefits paid	(65.3)	(68.1)	(4.8)	(4.5)
Actuarial (gain) loss	67.7	(33.3)	1.6	(0.5)
Accrued benefit obligation at end of year	1,094.5	1,000.5	27.4	24.6

### B) CHANGE IN PLAN ASSETS:

(in millions of dollars)	Pension Plans		Other Benefit Plans	
	2001	2000	2001	2000
Market value of plan assets at beginning of year	1,428.1	1,416.5	—	—
Actual return on plan assets	(61.2)	71.8	—	—
Employer contributions	—	—	4.8	4.5
Employees' contributions	8.1	7.9	—	—
Benefits paid	(65.3)	(68.1)	(4.8)	(4.5)
Market value of plan assets at end of year	1,309.7	1,428.1	—	—

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31, 2001

## 6. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS (CONT'D)

### C) FUNDED STATUS:

(in millions of dollars)	Pension Plans		Other Benefit Plans	
	2001	2000	2001	2000
Funded status - plan surplus (deficit)	215.2	427.6	(27.4)	(24.6)
Unamortized net actuarial loss (gain)	246.5	6.0	1.1	(0.5)
Unamortized past service costs	4.9	—	0.6	—
Unamortized transitional obligation (asset)	(380.4)	(412.9)	16.7	19.2
Network restructuring accrual	—	—	(6.8)	(10.6)
Accrued benefit asset (liability) at end of year	86.2	20.7	(15.8)	(16.5)

### D) NET PENSION EXPENSE (INCOME):

(in millions of dollars)	Pension Plans		Other Benefit Plans	
	2001	2000	2001	2000
Current service cost	9.2	9.4	3.5	3.1
Interest cost	69.0	71.9	1.9	1.8
Expected return on plan assets	(111.6)	(111.2)	—	—
Amortization of transitional obligation (asset)	(32.5)	(32.5)	2.5	2.5
Amortization of past service costs	0.4	—	—	—
Benefits paid and expensed by the employer	—	—	(4.8)	(4.5)
Adjustment of the network restructuring accrual	—	—	0.3	3.8
Net pension expense (income)	(65.5)	(62.4)	3.4	6.7

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

AT DECEMBER 31, 2001

## 6. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS (CONT'D)

### E) WEIGHTED-AVERAGE ASSUMPTIONS:

	Pension Plans		Other Benefit Plans	
	2001	2000	2001	2000
Discount rate	6.5%	7.0%	6.5%	7.0%
Expected long-term rate of return on plan assets	8.0%	8.0%	—	—
Rate of compensation increase	3.5%	3.5%	3.5%	3.5%

Health care benefits included in other benefit plans are measured using the Canadian Consumer Price Index (CPI) plus 7.0%. The rate was assumed to decrease gradually to CPI plus 1.0% over 7 years and remain at that level thereafter. The Corporation did not contribute to the pension plans in 2001 and 2000 since the plans were in a surplus position and as such the Corporation has a contribution holiday.

## 7. INCOME TAX

The Corporation has unused tax losses in the amount of \$22.1 million of which \$9.6 million will expire in the year 2005, \$9.5 million will expire in the year 2007 and \$3.0 million will expire in the year 2008 the benefit of which has been recorded. The income tax expense is represented by the large corporation tax of \$1.3 million (2000: \$1.3 million) and the deferred income tax expense of \$11.7 million (2000: nil). The year 2000 income tax expense also included an income tax recovery of \$0.4 million.

## 8. DEFERRED CAPITAL FUNDING

(in millions of dollars)	2001	2000
Balance, beginning of year	482.4	487.1
Government funding for depreciable capital assets	151.8	45.9
Government funding for land investment transferred to contributed surplus	(0.3)	(0.4)
Amortization of deferred capital funding	(47.0)	(50.2)
Balance, end of year	586.9	482.4

## 9. SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares with no par value. As at December 31, 2001 and 2000, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.



# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31, 2001

## 10. COMMITMENTS

- a) The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate and computer equipment are as follows:
- | (in millions of dollars)    |       |
|-----------------------------|-------|
| 2002                        | 10.0  |
| 2003                        | 9.0   |
| 2004                        | 7.6   |
| 2005                        | 7.6   |
| 2006                        | 7.8   |
| Subsequent years up to 2049 | 134.0 |
|                             | 176.0 |
- b) As at December 31, 2001, the Corporation has outstanding purchase commitments amounting to \$59.2 million consisting mainly of rolling stock and infrastructure related projects.
- c) The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring up to December 31, 2008.
- d) The Corporation has issued letters of credit totalling approximately \$20.4 million (2000: \$9.4 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

## 11. FINANCIAL INSTRUMENTS

The corporation has entered into swap contracts as a means of stabilizing the price of diesel fuel purchases. The Corporation has hedged approximately 36.2% of the estimated 2002 fuel consumption and 34.3% of the estimated 2003 fuel consumption. This represents approximately 14.1 million U.S. gallons at an average price of \$0.69 U.S. per U.S. gallon. Unrealized losses from the Corporation fuel hedging activities were \$1.9 million (2000: \$0.7 million)

Gains and losses realized on these financial instruments are recorded in the same category as the underlying items hedged. The Corporation is exposed to credit risk in the event of non-performance by the counterparty to its derivative financial instruments but does not expect such non-performance as the counterparty is of high credit quality.

## 12. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies, and enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and are recorded at exchange value.

## 13. CONTINGENCIES

The Corporation is subject to claims and legal proceedings brought against it in the normal course of business. Such matters are subject to many uncertainties. Management believes that adequate provisions have been made in the accounts where required and the ultimate resolution of such contingencies will not have a material adverse effect on the financial position of the corporation.

## 14. RECLASSIFICATION

The comparative financial statements have been reclassified from statements previously presented to conform to the presentation of the 2001 financial statements.

# CORPORATE DIRECTORY

AS AT DECEMBER 31, 2001

## BOARD OF DIRECTORS

Greg Black,	Bracebridge, Ontario
Jacqueline L. Boutet,	Montreal, Quebec
Alan Chapple,	Toronto, Ontario
Anthony Friend, Q.C.	Calgary, Alberta
Jean-Louis Hamel,	Montreal, Quebec
Barbara Kane,	Halifax, Nova Scotia
Wendy Kelly,	Regina, Saskatchewan
Yvon LeBlanc, Q.C.	Bouctouche, New Brunswick
Marc LeFrançois,	Montreal, Quebec
Robert Matteau,	Grand-Mère, Quebec
Marlene McGraw, CA	Brantford, Ontario
Jean Pelletier,	
Chairman of the Board	Quebec City, Quebec
Donald Pettit,	Vancouver, British Columbia
Timothy Reid,	Toronto, Ontario
James J. Smith, FCA	Winnipeg, Manitoba

## EXECUTIVE

Jean Pelletier,	Chairman of the Board
Marc LeFrançois,	President and Chief Executive Officer
Paul Côté,	Chief Operating Officer
Christena Keon Sirsly,	Chief Strategy Officer
J. Roger Paquette,	Chief Financial Officer
Steve Del Bosco,	Vice-President, Marketing
Mike Greenberg,	Vice-President, Procurement and Real Estate
Michael Gushue,	Vice-President, Operations Support
Carole Mackaay,	General Counsel and Corporate Secretary
John Marginson,	Vice-President, Capital Program and Business Development

## COMMITTEES OF THE BOARD

### EXECUTIVE COMMITTEE

<b>Jean Pelletier</b> , Chairman
Jacqueline L. Boutet
Alan Chapple
Anthony Friend, Q.C.
Marc LeFrançois
Robert Matteau

## COMMITTEES OF THE BOARD (CONT'D)

### HUMAN RESOURCES COMMITTEE

<b>Donald Pettit</b> , Chairman
Greg Black
Alan Chapple
Barbara Kane
Wendy Kelly
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

### AUDIT COMMITTEE

<b>Marlene McGraw</b> , CA, Chairman
Jacqueline L. Boutet
Anthony Friend, Q.C.
Wendy Kelly
Robert Matteau
Donald Pettit

### PLANNING AND FINANCE COMMITTEE

<b>Yvon LeBlanc</b> , Q.C., Chairman
Greg Black
Jacqueline L. Boutet
Barbara Kane
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

### INVESTMENT COMMITTEE

<b>Anthony Friend</b> , Q.C., Chairman
Greg Black
Alan Chapple
Yvon LeBlanc, Q.C.
Robert Matteau
Marlene McGraw, CA

### CORPORATE GOVERNANCE COMMITTEE

<b>Robert Matteau</b> , Chairman
Wendy Kelly
Yvon LeBlanc, Q.C.
Marlene McGraw, CA
Donald Pettit
Timothy Reid

## VIA OFFICE LOCATIONS

### HEADQUARTERS

**AND QUEBEC**  
3 Place Ville-Marie  
Suite 500  
Montreal, Quebec H3B 2C9  
(514) 871-6000

Postal address:  
P.O. Box 8116, Station A  
Montreal, Quebec H3C 3N3

### ATLANTIC

1161 Hollis Street  
Halifax, Nova Scotia B3H 2P6  
(902) 494-7906

### ONTARIO

50 Drummond Street  
Unit C  
Toronto, Ontario M8V 4B5  
(416) 956-7600

### WEST

104-123 Main Street  
Winnipeg, Manitoba R3C 1A3  
(204) 949-7400

1150 Station Street  
Vancouver, British Columbia V6A  
(604) 640-3700

## WEBSITE

[www.viarail.ca](http://www.viarail.ca)





10. ENGAGEMENTS

a) Les paiements mini-

munus exigibles en vertu

des contrats de location -

exploitation ayant trait

principalement à des

immeubles et à du maté-

riel informatif sont

les suivants :

(en millions de dollars)	2002	2003	2004	2005	2006	Exercices ultérieurs	jusqu'en 2049
10,0	9,0	7,6	7,6	7,8	134,0	176,0	

b) Au 31 décembre 2001, la société avait des engagements

d'achats pour un montant de 59,2 millions de dollars

reliés principalement à des projets de matériel roulant

et des projets d'infrastructure.

c) La société a conclu des contrats de service pour l'utilisa-

tion des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces

contrats seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.

d) La société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale

approximative de 20,4 millions de dollars (2000 :

9,4 millions de dollars) en faveur de diverses commis-

sions gouvernementales provinciales de santé et sécurité

au travail, à titre de garantie sur les paiements futurs.

11. INSTRUMENTS FINANCIERS

La société a conclu des contrats de swaps qui servent

à stabiliser les coûts d'achat du carburant diesel.

La société a couvert approximativement 36,2 % de sa

consommation de carburant prévue en 2002 et 34,3 % de sa

consommation prévue en 2003. Cela représente approxi-

mativement 14,1 millions de gallons américains à un

prix unitaire moyen de 0,69 \$US par gallon américain.

14. RECLASSIFICATION

Les états financiers comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation des états financiers de 2001.

13. ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal de son exploitation, la société fait l'objet de réclamations ou de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles réclamations et poursuites n'aura pas d'incidence défavo-

able importante sur la situation financière de la société.

à la valeur d'échange.

à toutes personnes et entreprises, et sont comptabilisées sont conformes à l'usage commercial habituel applicable normal des affaires avec ces ministères et organismes et Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours

12. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La société est apparentée en propriété commune à tous les ministères et organismes du gouvernement du Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours normal des affaires avec ces ministères et organismes et sont conformes à l'usage commercial habituel applicable à toutes personnes et entreprises, et sont comptabilisées à la valeur d'échange.

Les pertes non réalisées attribuables à ces activités de couverture s'établissaient à 1,9 million de dollars (2000 : 0,7 million de dollars).

Les gains et pertes réalisés sur ces instruments financiers sont comptabilisés dans la même catégorie que les items couverts.

La société s'expose à un risque de crédit dans le cas où la contrepartie aux instruments financiers dérivés ne respecte pas ses obligations. Cependant, la société ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit de la contrepartie.

6. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)  
E) HYPOTHÈSES FORMULÉES SELON LA MÉTHODE DE LA MOYENNE PONDÉRÉE :

	2001	2000	Autres régimes de prestations
Taux d'actualisation	6,5%	7,0%	7,0%
Taux de rendement à long terme prévu des actifs des régimes	8,0%	8,0%	—
Taux de croissance de la rémunération	3,5%	3,5%	3,5%

Les prestations d'assurance-maladie incluses dans les autres régimes de prestations sont calculées en utilisant l'Indice des prix à la consommation pour le Canada (IPC) plus 7,0%. On a supposé que le taux diminuerait graduellement à l'IPC plus 1,0% sur 7 ans et qu'il restera à ce niveau par la suite.

La société n'a pas contribué aux régimes de retraite en 2001 et en 2000 étant donné qu'il y avait un surplus dans les régimes et, par conséquent, la société était exonérée de cotisations.

7. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La société dispose de pertes fiscales inutilisées pour un montant de 22,1 millions de dollars, dont 9,6 millions de dollars qui viennent à échéance en 2005, 9,5 millions de dollars qui viennent à échéance en 2007 et 3,0 millions de dollars qui viennent à échéance en 2008. Les avantages reliés à ces pertes ont été comptabilisés.

La charge des impôts sur les bénéfices est la somme de l'impôt sur les bénéfices des grandes sociétés, qui totalise 1,3 million de dollars (2000 : 1,3 million de dollars), et des impôts sur les bénéfices reportés, qui totalise 11,7 millions de dollars (2000 : néant). En 2000, un recouvrement d'impôt de 0,4 million de dollars était inclus dans la charge fiscale.

8. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

(en millions de dollars)		2001	2000
Solde au début de l'exercice		482,4	487,1
Financement du gouvernement du Canada pour les immobilisations amortissables			
Financement de terrains par le gouvernement du Canada, transféré au surplus d'apport		151,8	45,9
Amortissement du financement en capital reporté		(47,0)	(50,2)
Solde à la fin de l'exercice		586,9	482,4

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 décembre 2001 et 2000, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et complètement payées.

# NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE 2001

## 6. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

### c) SITUATION DE CAPITALISATION :

(en millions de dollars)				
	2001	2000	Régimes de retraite	Autres régimes de prestations
Situation de capitalisation - excédent (déficit)	215,2	427,6		(27,4)
Perte actuarielle nette non amortie				
(gain actuariel net non amorti)	246,5	6,0		1,1
Coût des prestations au titre des services passés non amorti	4,9	—		0,6
Obligations (actifs) transitoires non amorties	(380,4)	(412,9)		16,7
Charge à payer au titre de la restructuration du réseau	—	—		(6,8)
Actif (passif) au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	86,2	20,7		(15,8)
				(16,5)

### D) CHARGE DE RETRAITE NETTE (BÉNÉFICE NET) :

(en millions de dollars)				
	2001	2000	Régimes de retraite	Autres régimes de prestations
Coût des prestations au titre des services rendus au cours de l'exercice	9,2	9,4		3,5
Intérêts débiteurs	69,0	71,9		1,9
Rendement prévu des actifs des régimes	(111,6)	(111,2)		—
Amortissement des obligations (actifs) transitoires	(32,5)	(32,5)		2,5
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	0,4	—		—
Prestations versées et passées en charges par l'employeur	—	—		(4,8)
Redressement de la charge à payer au titre de la restructuration du réseau	—	—		0,3
Charge de retraite nette (bénéfice net)	(65,5)	(62,4)		3,4
				6,7



La société fournit à tous ses employés permanents des régimes de retraite à prestations déterminées, de prestations à la retraite et de prestations postérieures à l'emploi.

Sont incluses dans les autres régimes de prestations les dépenses engagées par la société reliées aux prestations d'indemnité des travailleurs, aux prestations à la retraite et aux prestations postérieures à l'emploi et les frais de réorganisation. Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1998 par des actuaires externes, membres de l'Institut canadien des actuaires.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre 2001, les principaux résultats des évaluations sont, au total, les suivants :

#### A) VARIATION DES OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :

(en millions de dollars)				
Obligations au titre des prestations constituées				
au début de l'exercice				
Effets des modifications apportées aux régimes				
Coût des prestations au titre des services rendus				
au cours de l'exercice				
Cotisations des employés				
Intérêts débiteurs				
Prestations versées				
Pertes actuarielles (gains)				
Obligations au titre des prestations à la fin de l'exercice				
2001	Régimes de retraite	2000	2001	Autres régimes de prestations
1 000,5	1 012,8	—	0,6	24,7
5,3	—	—	0,6	—
9,2	9,4	7,9	3,5	3,1
8,1	7,9	—	—	—
69,0	71,8	1,9	1,8	—
(65,3)	(68,1)	(4,8)	(4,5)	1,6
67,7	(33,3)	1,6	(0,5)	24,6
1 094,5	1 000,5	27,4	—	—

#### B) VARIATION DES ACTIFS DES RÉGIMES :

(en millions de dollars)				
Valeur marchande des actifs des régimes				
au début de l'exercice				
Rendement réel des actifs des régimes				
Cotisations de l'employeur				
Cotisations des employés				
Prestations versées				
Valeur marchande des actifs des régimes				
à la fin de l'exercice				
2001	Régimes de retraite	2000	2001	Autres régimes de prestations
1 428,1	1 416,5	—	—	—
(61,2)	71,8	—	4,8	—
—	—	—	—	—
8,1	7,9	—	—	—
(65,3)	(68,1)	(4,8)	(4,5)	—
1 309,7	1 428,1	—	—	—

## 5. PLACEMENTS TEMPORAIRES ET FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds réservé issu du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires ainsi que des économies résultant de la rationalisation des activités de maintenance du matériel roulant afin que ces fonds soient retenus pour financer de futurs projets d'immobilisations. Les placements temporaires et le fonds de renouvellement des actifs incluent les instruments financiers ci-dessous :

(en millions de dollars)		2001		2000	
		Coût	Valeur du marché	Coût	Valeur du marché
Obligations du gouvernement du Canada	18,4	20,2	19,1	21,2	21,2
Autres obligations canadiennes et débentures	13,1	13,1	10,6	11,5	11,5
Parts dans un fonds d'actions	49,5	45,6	38,1	41,7	41,7
Encaisse et placements à court terme	8,5	9,8	9,5	9,5	9,5
Solde de fin de l'exercice	89,5	88,7	77,3	83,9	83,9
Représenté par :					
Placements temporaires	39,5	39,5	39,5	42,9	42,9
Fonds de renouvellement des actifs	50,0	49,2	37,8	41,0	41,0
	89,5	88,7	77,3	83,9	83,9

Les placements temporaires représentent le montant que le Conseil du Trésor a approuvé pour financer les déficits d'exploitation et les immobilisations, tandis que le solde du fonds de renouvellement des actifs représente les fonds qui sont retenus pour investissements futurs dans des immobilisations.

Le taux moyen pondéré de rendement des obligations et des placements à court terme pour 2001 était de 5,82 % (2000 : 6,04 %) et la moyenne pondérée des termes pour 2001 était de 12 ans (2000 : 10 ans).

La juste valeur des obligations, des parts dans un fonds d'actions et des placements à court terme correspond à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan.

La société s'expose à un risque de crédit rattaché aux placements temporaires et au fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le ministre des Finances ainsi qu'aux directives d'investissement de la société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

### 3. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La société reçoit son financement du gouvernement du Canada surtout d'après ses besoins de trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et bénéfices non répartis d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la société affiche des résultats nets d'exploitation différents pour l'exercice, selon qu'ils sont établis en suivant la méthode de financement par le gouvernement ou selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ces écarts sont les suivants :

(en millions de dollars)		
2001	2000	
54,0	60,9	Résultats nets d'exploitation pour l'exercice
		Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas de) fonds d'exploitation :
		Amortissement et pertes sur radiations et aliénations d'immobilisations
47,5	52,6	excluant l'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement
(47,0)	(50,2)	Amortissement du financement en capital reporté
(62,1)	(55,7)	Avantages sociaux futurs
		Charges de loyer des exercices antérieurs
(0,3)	(3,6)	financées dans l'exercice en cours
		Impôts sur les bénéfices reportés
11,7	—	Ajustement pour les charges de rémunération
0,7	1,7	Paiement des frais de réorganisation des exercices antérieurs
(4,3)	(5,3)	Surplus du financement de l'exploitation de l'exercice
0,2	0,4	

### 4. IMMOBILISATIONS

(en millions de dollars)

(en millions de dollars)					
2001		2000			
Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
5,0	—	5,0	4,7	—	4,7
574,3	293,6	280,7	505,2	284,2	221,0
160,7	94,9	65,8	160,1	89,0	71,1
34,7	17,8	16,9	34,5	16,0	18,5
100,1	36,7	63,4	94,9	34,2	60,7
91,1	67,6	23,5	90,1	63,3	26,8
29,6	24,1	5,5	28,9	22,8	6,1
66,2	61,2	5,0	60,3	53,9	6,4
18,9	18,7	0,2	18,8	18,7	0,1
1 080,6	614,6	466,0	997,5	582,1	415,4
91,6					43,8
20,3					21,6
577,9					480,8
Projets en voie de réalisation					
Actifs mis hors service (valeur nette de réalisation)					

Projets en voie de réalisation

Actifs mis hors service (valeur nette de réalisation)

Au 31 décembre 2001, les projets en voie de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant de 58,9 millions de dollars et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des gares de 29,5 millions de dollars.



2 CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

F) IMMOBILISATIONS (SUITE)

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit:

Matériel roulant	12 à 29 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations locales	5 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres actifs	3 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation et les actifs mis hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

G) IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La société utilise la méthode des actifs et des passifs d'impôts futurs pour comptabiliser l'impôt sur les bénéfices. Selon cette méthode, tout changement survenu dans le montant net des actifs et des passifs d'impôts futurs est pris en compte dans le bénéfice. Les actifs et passifs d'impôts futurs sont mesurés au moyen des taux d'imposition pratiquement en vigueur dont on prévoit l'application aux bénéfices imposables des exercices où ces écarts temporaires devraient faire l'objet d'un recouvrement ou d'un règlement.

H) CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations en question. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations. Ces crédits sont compris dans les autres passifs à long terme.

I) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La société comptabilise les obligations en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs et a adopté les politiques suivantes :  
Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations

au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des soins de santé.  
L'amortissement du coût des services passés et des actifs et obligations transitoires est calculé selon la méthode linéaire sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des groupes de salariés actifs de la société.  
Aux fins du calcul du rendement estimatif des éléments d'actif dans le régime, ces éléments d'actif sont évalués à leur juste valeur.  
L'excédent du gain actuariel net ou de la perte actuarielle nette supérieur à 10 % du montant le plus élevé des obligations au titre des prestations et de la juste valeur des éléments d'actif des régimes au cours d'une année donnée est amorti selon la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des salariés actifs de la société qui est estimée principalement, selon le plan, de 13 à 14 ans.

I) PROGRAMME VIA PREFERENCE

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la société dans le cadre de son programme « VIA *Préférence* », qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages-récompenses sont gagnés, et présentés au poste fournisseurs et charges à payer.

K) INSTRUMENTS FINANCIERS

La juste valeur estimative des instruments financiers constatés, à l'exception du fonds de renouvellement des actifs et les placements temporaires, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

Les placements temporaires sont enregistrés au moindre du coût et de la valeur du marché.  
Le fonds de renouvellement des actifs est enregistré au coût.

L) INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que pour les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

## Pouvoirs et Obligations

VIA Rail Canada inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. La vision de la société est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada; sa mission consiste à offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure et sécuritaires. Elle utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains. La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie à l'impôt sur les bénéfices.

## 2. CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit :

## A) FINANCEMENT PAR LE

## GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de produit. Ces montants représentent l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les avantages sociaux futurs et les opérations hors caisse reliées aux immobilisations et aux impôts sur les bénéfices reportés, et sont fondés sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations amortissables financées, la société constate dans les produits tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations. Le financement pour les immobilisations non amortissables est comptabilisé à titre de surplus d'apport.

## B) QUASI-ESPÈCES

Les quasi-espèces comprennent des placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetés trois mois ou moins avant leur date d'échéance, et sont présentées au coût, lequel se rapproche de la valeur marchande.

## C) CONSTATATION DES PRODUITS

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les produits reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme.

## D) CONVERSION DE DEVISES

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats et des bénéfices non répartis. Les produits et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations auxquelles ils sont reliés sont effectuées.

## E) STOCKS

Les stocks sont évalués au moindre du coût moyen pondéré et du coût de remplacement. Ils comprennent principalement du matériel de maintenance utilisé pour le matériel roulant. Une provision pour désuétude est prise sur les stocks lorsque nécessaire.

## F) IMMOBILISATIONS

Les immobilisations acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début des opérations en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût. Les coûts de remise en état et de réparation du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés. Les actifs mis hors service sont dévalués à leur valeur nette de réalisation.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers)		2001	2000
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>			
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice		\$ 54 021	\$ 60 927
Éléments hors caisse liés aux résultats :			
Amortissement des immobilisations		46 507	43 235
Pertes sur radiations et aliénations d'immobilisations		984	9 330
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement		(344)	(349)
Amortissement du financement en capital reporté		(46 980)	(50 200)
Impôts sur les bénéfices reportés		11 737	—
Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement		8 149	13 871
Fluctuation des autres actifs à long terme		(4 067)	—
Fluctuation de l'actif au titre des prestations constituées		(65 508)	(20 717)
Fluctuation du passif au titre des prestations constituées		(696)	(39 551)
Fluctuation des autres passifs à long terme		(91)	(103)
		<b>3 712</b>	<b>16 443</b>
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>			
Financement en capital par le gouvernement du Canada		151 742	45 902
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada		(5 713)	(3 096)
		<b>146 029</b>	<b>42 806</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>			
Augmentation du fonds de renouvellement des actifs		(12 134)	(9 565)
Diminution des placements temporaires		—	10 500
Acquisition d'immobilisations		(146 742)	(45 902)
Produit de la vente d'immobilisations		2 212	313
		<b>(156 664)</b>	<b>(44 654)</b>
<b>ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES</b>			
Augmentation (diminution) de l'exercice		(6 923)	14 595
Solde au début de l'exercice		18 441	3 846
Solde à la fin de l'exercice		<b>\$ 11 518</b>	<b>\$ 18 441</b>

Voir les notes afférentes aux états financiers



ÉTAT DES RÉSULTATS ET BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

(en milliers)		Notes	2001	2000
<b>PRODUITS</b>				
Voyageurs			234 939 \$	217 614 \$
Autres			18 889	23 037
<b>CHARGES</b>			<b>253 828</b>	<b>240 651</b>
Rémunération et avantages sociaux			182 207	172 036
Exploitation des trains et carburant			92 199	83 259
Gares et immeubles			28 292	29 177
Matériel de maintenance			28 191	29 166
Marketing et ventes			25 670	26 734
Produits à bord des trains			15 760	15 548
Taxes d'exploitation			11 964	13 156
Avantages sociaux futurs		6	(62 127)	(55 673)
Amortissement et pertes sur radiations et aliénations d'immobilisations			47 147	52 216
Autres			27 765	33 691
			<b>397 068</b>	<b>399 310</b>
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et impôts sur les bénéfices			143 240	158 659
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada			163 293	170 304
Amortissement du financement en capital reporté			46 980	50 200
Résultats d'exploitation avant impôts sur les bénéfices			67 033	61 845
Impôts sur les bénéfices		7	13 012	918
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice			54 021	60 927
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice			19 976	(40 951)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice			<b>73 997 \$</b>	<b>19 976 \$</b>

Voir les notes afférentes aux états financiers

# ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE

## BILAN

(en milliers)		Notes	2001	2000
<b>ACTIF À COURT TERME</b>				
Espèces et quasi-espèces			11 518 \$	18 441 \$
Comptes à recevoir			8 208	4 992
Autres créances à recevoir			14 973	9 003
À recevoir du gouvernement du Canada			9 397	3 096
Placements temporaires	5		39 539	39 539
Stocks			15 950	17 031
			<b>99 585</b>	<b>92 102</b>
<b>ACTIF À LONG TERME</b>				
Immobilisations	4		577 886	480 847
Fonds de renouvellement des actifs	5		49 959	37 825
Actif au titre des prestations constituées	6		86 225	20 717
Autres			4 067	—
			<b>718 137</b>	<b>539 389</b>
<b>PASSIF À COURT TERME</b>			<b>817 722 \$</b>	<b>631 491 \$</b>
Fournisseurs et charges à payer			103 139 \$	87 329 \$
Produits reportés			7 123	6 091
			<b>110 262</b>	<b>93 420</b>
<b>PASSIF À LONG TERME</b>				
Passif au titre des prestations constituées	6		15 858	16 554
Impôts sur les bénéfices reportés	7		11 737	—
Autres			4 652	5 087
			<b>32 247</b>	<b>21 641</b>
<b>FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTE</b>				
	8		<b>586 953</b>	<b>482 476</b>
<b>AVOIR DE L'ACTIONNAIRE</b>				
Capital-actions	9		9 300	9 300
Surplus d'apport			4 963	4 678
Bénéfices non répartis			73 997	19 976
			<b>88 260</b>	<b>33 954</b>
			<b>817 722 \$</b>	<b>631 491 \$</b>

Voir les notes afférentes aux états financiers

Pour le Conseil,

*Marlene McGraw*

Marlene McGraw, CA  
Administrateur et présidente  
du Comité de vérification

*Jean Pelletier*

Jean Pelletier  
Administrateur et  
président du Conseil

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 2001 et les états des résultats et bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'ineffectivités importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2001, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, nous déclarons qu'à notre avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi canadienne sur les sociétés par action et ses règlements, et aux règlements administratifs de la société.

Les états financiers de l'année précédente ont été vérifiés par le vérificateur général du Canada et d'autres comptables agréés.

Ernst & Young s.r.l.  
Comptables agréés

*Ernst & Young LLP*

Montréal, Canada  
Le 8 février 2002

Sheila Fraser, FCA

*Sheila Fraser*

Ottawa, Canada  
Le 8 février 2002

Vérificatrice générale du Canada



# DECLARATION DES RESPONSABILITES DE LA DIRECTION

EXERCICE TERMINE LE 31 DECEMBRE 2001

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la société, les résultats de son exploitation et ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles internes, des conventions et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont

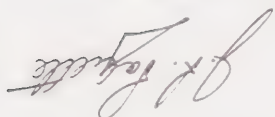
soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Belair / Deloitte & Touche, société en nom collectif. Les vérificateurs externes, la vérificatrice générale du Canada ainsi que Ernst & Young s.r.l., ont vérifié les états financiers de la société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers. Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant uniquement d'administrateurs externes, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

Le président et chef de la direction,



Marc LeFrançois

Le chef des services financiers,



J.R. Paquette

Montréal, Canada  
Le 8 février 2002

## LES INVESTISSEMENTS EN CAPITAL FUTURS

Le programme d'investissements en cours aura des retombées favorables concrètes sur les voyageurs canadiens, à court ou à long terme. En 2002, de nouvelles gares accueilliront les voyageurs avec des commodités sans pareilles. De nouvelles voitures – les voitures Renaissance – et locomotives entreront en service. Des trains express supplémentaires relieront Toronto, Montréal et Ottawa plus rapidement que jamais.

Notre programme d'investissements a pour but, à plus longue échéance, de stabiliser le réseau ferroviaire voyageurs et de faire en sorte que son exploitation génère des économies suffisantes pour que nous puissions investir dans des projets d'immobilisations continus, essentiels

pour maintenir à peu près l'actuelle qualité des services. Nous n'en tirerons toutefois pas les sommes requises pour hausser de plusieurs crans cette qualité au-delà des cinq ans visés par le programme.

Les Canadiens veulent de meilleurs services – toujours plus rapides, et plus fréquents. Nous le savons. Nous pouvons apporter certaines améliorations à nos prestations, dans la mesure où nous avons accès à de nouvelles sources de financement. Face à cette situation, il faudra peut-être envisager, par exemple, l'adoption d'une loi qui autoriserait VIA Rail à appliquer au financement de ses projets d'immobilisations de nouvelles formules auxquelles la société ne peut recourir à l'heure actuelle.

**Pierre Nolet,**  
président de locomotive, monte à bord  
de la nouvelle locomotive de VIA.

**Vern Zelenewich,**  
préposé principal aux services,  
Liaisons de l'Ouest





## UNE INFRASTRUCTURE RENOUVELÉE

Une infrastructure ferroviaire moderne – qu'il s'agisse des voies, des aiguillages, de la signalisation, des systèmes de contrôle ou des ponts – est indispensable pour exploiter des trains voyageurs, plus nombreux et à plus haute vitesse, en toute sécurité.

La modernisation des systèmes de signalisation progresse aussi comme prévu, les travaux devant prendre fin à la mi-septembre 2002. La subdivision Alexandria aura fait peau neuve juste à temps pour l'entrée en vigueur de notre horaire d'automne, qui incorporera une réduction marquée du temps de parcours entre Ottawa et Montréal. D'autres parcours du corridor Québec-Windsor ont grandement besoin d'améliorations. VIA devra, à cette fin, travailler en partenariat avec Canadien National, la société exploitante. Des négociations ont été amorcées avec le CN pour préciser la nature, l'étendue et le calendrier des travaux.

que l'on prévoit terminer à la mi-juillet.

Les travaux d'amélioration ont avancé à grands pas sur la ligne Montréal-Ottawa, connue sous le nom de la subdivision Alexandria. Comme cette ligne appartient à VIA – avec quelques autres seulement – les travaux ont pu être accélérés de sorte que la plupart ont été réalisés en 2001. On a également commencé le soudage des rails éclissés,



Le pont de la subdivision Alexandria, à Ottawa, est en cours de rénovation.



Bob McDaniel, directeur des services, Liaisons de l'Ouest



## DES GARES MODERNISÉES

En 2001, nous avons aussi accompli d'importants progrès au chapitre de l'amélioration et de la modernisation de nos installations destinées aux voyageurs. Nous avons revu la signalétique et l'image de marque de la société dans l'ensemble de notre réseau, et entrepris de grands projets d'immobilisations dans les gares, notamment :

- la construction d'une nouvelle gare à London, en Ontario. La vieille gare est tombée sous le pic des démolisseurs en février et une nouvelle gare moderne a ouvert ses portes en octobre ;

- la rénovation en profondeur – remplacement des toitures, agrandissement des salles d'attente, amélioration

- > le réaménagement de notre gare la plus achalandée, la gare Union de Toronto, qui s'étendra sur quatre ans. La modernisation de nos gares est une activité continue, et toutes les gares du réseau recevront leur part d'investissements au cours des années à venir. Par exemple, nous prévoyons, dans un proche avenir, améliorer les commodités offertes à l'intérieur des gares suivantes : Windsor, Chatham, Sarnia, Woodstock, Brampton, Guelph, St. Catharines et Cobourg.

Brockville, Québec, Moncton et Halifax ;

d'Oshawa, Oakville, Kingston, Kitchener, Brantford, de l'éclairage, réaménagement des comptoirs de billet-terie et de maintenance des bagages, etc. – des gares



Pauline Mazzerolle,  
présidente principale aux services,  
Liaisons de l'Est

La mise en œuvre de notre programme d'immobilisations quinquennal a progressé rapidement en 2001. Ce programme – que le gouvernement fédéral a approuvé en 2000 et pour lequel il a accordé des crédits de 401,9 millions de dollars – nous permettra de satisfaire le nombre croissant de voyageurs qui réclament des services ferroviaires pancanadiens à la fois plus modernes et plus efficaces. Il prévoit l'achat de nouveau matériel roulant, l'amélioration de l'infrastructure, la modernisation des gares et l'adoption de méthodes d'exploitation plus soucieuses de la sécurité et de l'environnement. Tous ces éléments s'imbriquent pour former un réseau résolument moderne qui relie les collectivités d'un bout à l'autre du pays.

## DES TRAINS PLUS PERFECTIONNÉS ET PLUS FRÉQUENTS

En décembre 2000, nous avons fait l'acquisition de 139 nouvelles voitures ultramodernes, ce qui a eu pour effet d'augmenter du tiers notre parc actuel de matériel roulant. Les travaux d'assemblage et de modification de ces voitures se sont étalés sur toute l'année 2001 et la première rame complète de voitures Renaissance – c'est ainsi qu'on les désignera dorénavant – est sortie des ateliers en novembre dernier. Les voitures seront progressivement mises en service au cours des deux prochaines années.

Nous avons aussi pris livraison de 21 nouvelles locomotives haute vitesse Genesis de GE.

Chantal Morrissette,  
préposée principale aux  
services, Liaisons de l'Ouest



Toutes nos acquisitions nous permettront :

- > d'exploiter des départs supplémentaires à l'aide de trains modernes qui effectueront les parcours plus rapidement, de manière à offrir aux consommateurs dans le corridor Québec-Windsor un éventail d'options intégral ;

- d'assurer l'expansion, dans le Corridor, des services de nuit en classe voiture-lits, qui seront exploités avec du matériel roulant moderne et bien adapté aux besoins des gens d'affaires ;

- > de proposer de nouvelles options aux usagers des trains de nuit reliant Montréal et Halifax/Gaspé, dans l'Est du Canada ;

- > de libérer du matériel roulant pour le réaffecter aux services transcontinentaux de l'Ouest, en plein essor.

En outre, la remise à neuf de cinq autorails contribuera à améliorer la qualité des services en régions et en régions éloignées. La révision générale de tous les systèmes mécaniques et des bogies a été entreprise en juin dernier et lorsque les réparations seront terminées, les autorails seront beaucoup plus fiables et ponctuels. Ils seront aussi sans contre-dit plus confortables, puisque leurs intérieurs (tapis, sièges, etc.) auront été renouvelés de fond en comble. Un premier autorail a été achevé en novembre et les autres le seront en 2002.



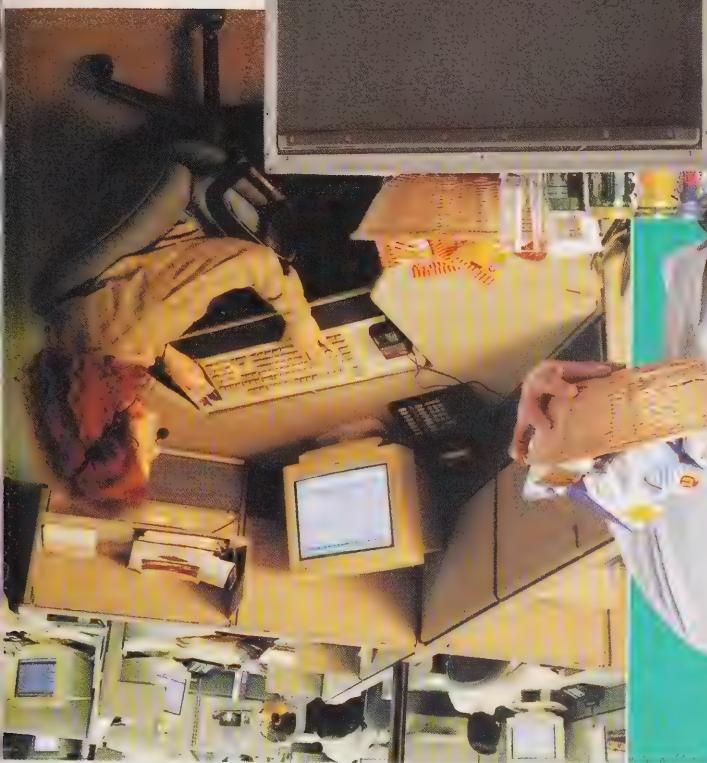
UN SERVICE SUPÉRIEUR MALGRÉ LA PRESSION  
Le Canada n'a pas été épargné par la tourmente qui a  
frappé le transport aérien dans le monde entier à la suite  
des événements survenus à New York et Washington le  
11 septembre dernier. Consécutivement à la fermeture  
complète de l'espace aérien, il a fallu offrir promptement  
un autre mode de transport à une multitude de voyageurs.  
Pendant la semaine qui a suivi le 11 septembre, VIA Rail  
a accueilli jusqu'à 40% de plus de voyageurs que d'habitude  
dans le Canada central, et ce pourcentage a grimpé à 70%  
dans la région de l'Atlantique.

VIA a mobilisé tout le matériel roulant disponible pour  
répondre à la demande. Quant à ses employés, ils sont  
venus en aide aux voyageurs laissés en plan avec une déter-  
mination et un professionnalisme exceptionnels. Sans  
hésiter, ils ont pris toutes les mesures nécessaires pour  
assurer que tout se déroule sans anicroche et ont continué  
d'offrir à tous les usagers des services ferroviaires sûrs et  
fiables.

**Lionel Albert,**  
préposé principal aux services,  
Liaisons de l'Est



**Francine Devlin,**  
agente de ventes par téléphone, Montréal





## LA SÉCURITÉ

### AU CŒUR DE TOUTES NOS ACTIVITÉS

Depuis que nous avons implanté notre approche de gestion interfonctionnelle de l'exploitation, notre engagement envers la sécurité est plus fort que jamais puisqu'il fait partie intégrante de tous les aspects de nos activités. La sécurité et la sûreté des voyageurs et des employés sont les principaux critères pris en compte dans chaque décision relative à la prestation de nos services.

Notre nouveau système de gestion de la sécurité, dont la mise en œuvre a été achevée en 2001, est une première chez les transporteurs ferroviaires canadiens. Dans le cadre d'un suivi effectué en décembre, Transports Canada a examiné toute la documentation sur la sécurité. De son côté, VIA a mené une vérification interne de la sécurité. Les conclusions de ces initiatives seront diffusées en 2002.

Nous avons également mis sur pied conjointement avec la FIL et les TCA – deux des syndicats représentant nos employés – deux comités d'orientation en matière de sécurité à l'échelle nationale. Ces comités sont chargés d'encadrer nos comités de sécurité et de santé constitués dans l'ensemble de nos installations locales et régionales. À la suite des attentats du 11 septembre, VIA a institué de nouvelles mesures de sécurité : suppression des casiers dans nos gares, contrôle des billets plus poussé pour limiter l'accès aux quais d'embarquement, procédures d'information et de communication plus efficaces en cas d'alerte. En outre, la société participe à un nouveau programme de sensibilisation aux risques, appelé « Vigirisque<sup>MC</sup> », dont le but est d'aider les employés à déceler les dangers possibles pour la sécurité et à intervenir.

**Pierre Brunet,**  
électricien, Centre de maintenance de Montréal



**Mario Lefebvre,**  
mécanicien, Centre de maintenance de Montréal



Dans l'Ouest canadien, nous avons considérablement remanié notre service en classe *Bleu d'Argent*, plusieurs fois primé. Nous avons raffiné le service dans la voiture-restaurant, aménagé de luxueuses chambres et installé de nouveaux divertissements. La classe *Bleu d'Argent* est offerte à bord du *Canadien*, notre légendaire train transcontinental qui, depuis plus de cinquante ans, est un pilier du secteur touristique dans l'Ouest du Canada.

Le service en classe *Bleu d'Argent* modifié s'appuie d'ailleurs sur la forte position qu'occupe VIA dans ce secteur – un marché qui, d'après l'évaluation de la société, offre de grandes possibilités d'expansion à moyen et à long termes.

Dans l'Est, le *Bras d'Or*, un train touristique saisonnier qui propose à sa clientèle une croisière spectaculaire au cœur de l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, a maintenant deux années d'exploitation réussie à son actif. Notre service en classe *Alizés* n'a pas non plus échappé au vent de rajustement qui souffle sur la société. Nous avons voulu aligner la qualité du service en classe *Alizés* sur celle des classes *VIA 1* et *Bleu d'Argent*, de manière à renforcer notre position dans le marché touristique de l'Est canadien. Ce service renouvelé sera lancé au printemps de 2002.



**Perry Ciale,**  
mécanicien de locomotive, dans la cabine  
de la nouvelle locomotive Genesis P42



**Simon Desjardins,**  
préposé principal aux services dans  
la classe *VIA 1* renouvelée du Corridor

**Pierre Vézina,**  
préposé principal aux services, Centre  
de services aux employés, Montréal

**SERVICE DE RÉSERVATION EN LIGNE DE POINTE**  
VIA est devenue chef de file dans la réservation en ligne sur Internet en donnant à sa clientèle un accès élargi à ses services. En 2001, les ventes de billets en ligne ont dépassé les 11 millions de dollars.

En décembre 2001, la société a lancé *reservVIA<sup>MC</sup>*, un nouveau système de réservation sur Internet hautement perfectionné. Ce système est un moyen rapide et facile pour nos clients de faire affaire avec nous en ligne, c'est-à-dire de planifier leurs déplacements, de réserver leurs places et de payer leurs billets. Les usagers peuvent créer, s'ils le désirent, leur profil voyageur, qui comprend leurs sièges préférés, leurs demandes de services spéciaux (comme les repas) et leur code de rabais dans le cadre du Programme tarifaire des entreprises. Par la suite, il ne leur faut que quelques minutes pour faire une réservation. Plus de 12 500 voyageurs sont aujourd'hui membres de *reservVIA* et ont établi leur profil voyageur en ligne.

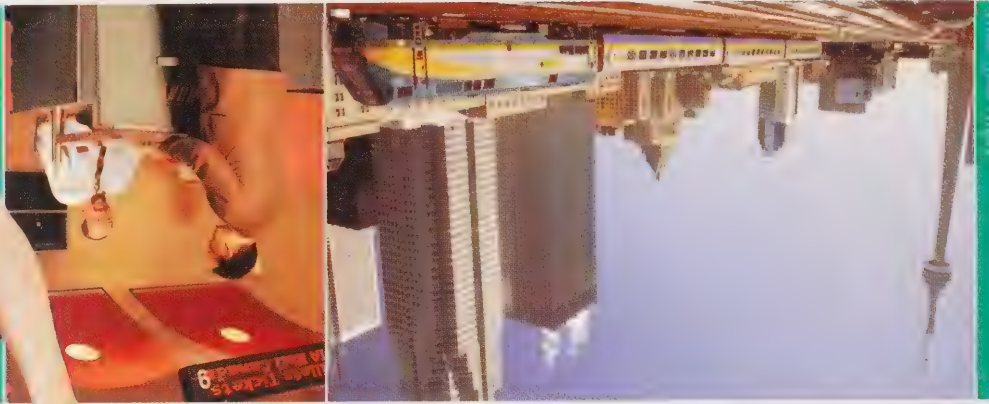


## NOS SERVICES : FRUITS D'UNE INNOVATION ET D'UN PERFECTIONNEMENT CONSTANTS

Si la gestion de grands projets d'immobilisations a constitué notre principal champ d'action en 2001, nous n'avons pas cessé pour autant de perfectionner nos produits et nos services à l'échelle du Canada. Entre autres innovations, signalons les nouveaux services périurbains dans le Canada central, les raffinements apportés aux produits touristiques dans l'Est et l'Ouest du pays ainsi que les importantes améliorations à notre service de réservation en ligne.

### NOUVEAUX SERVICES PÉRIURBAINS

VIA propose de nouvelles options de transport aux voyageurs des centres urbains du Canada central, où la forte population est de plus en plus aux prises avec le smog, un réseau routier surchargé et des aéroports bondés. En 2001, nous avons mis en service un train direct entre Oshawa et Windsor, prolongé la liaison d'Aldershot jusqu'à Montréal et Ottawa, et ajouté un départ au milieu de la matinée sur l'axe Kitchener-Toronto, avec un horaire commode pour le retour.



Isabelle Prévost,  
directrice des services, Corridor

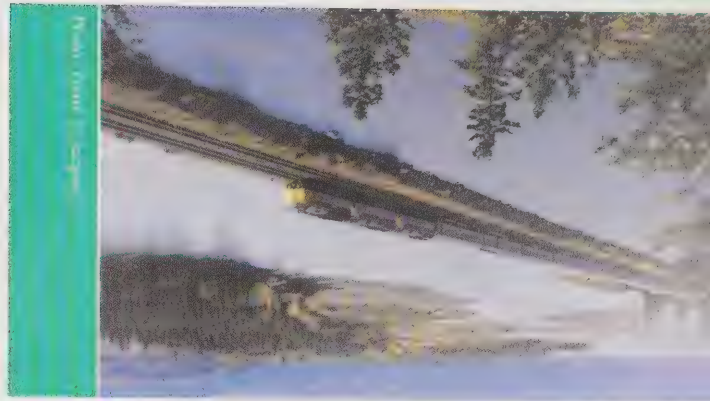
Dans la région du Grand Toronto, VIA a réalisé une percée dans le domaine de la billetterie en s'associant à Réseau GO (*GO Transit*). L'entente conclue entre les deux partenaires prévoit que leurs clients pourront monter à bord des trains de Réseau GO ou de VIA entre les gares desservies par les deux entreprises. Une nouvelle carte VIA/GO permet aux détenteurs de billets GO de voyager à bord des trains de VIA entre la gare Union de Toronto et les gares d'Oakville, de Brampton, de Georgetown, d'Aldershot et d'Oshawa. Les voyageurs pourront donc choisir parmi un plus grand nombre de trains sur les lignes Lakeshore et Georgetown.

Nous avons également repensé entièrement notre service en classe VIA 1 dans le Corridor. Nous avons notamment rénové de fond en comble les intérieurs des voitures. Le nouveau service VIA 1 entend répondre particulièrement aux besoins croissants des voyageurs d'affaires.

Les nouveaux services de VIA Rail Canada desservent les principales villes du Canada central.

Claude Leblanc,  
agent principal de ventes  
au comptoir, à la gare Centrale  
de Montréal





ail de tous et chacun.

entre plusieurs services, mais plutôt intégrées dans le tra-

opérations et de gestion financière ne sont plus séparées

sécurité, de ponctualité, de qualité et d'uniformité des

généralistes de la société. Les responsabilités en matière de

aux répercussions de ses propres décisions sur les activités

Selon la nouvelle approche, chaque employé est sensibilisé

susceptibles de connaître les effets qu'elles auront sur celle-ci.

plus près possible de la clientèle, par les personnes les plus

nouvelle. Les décisions sont maintenant prises aux niveaux les

solutions et de nouvelles idées, et agir avec une célérité

ifier les problèmes et cerner les possibilités, explorer des

rapidement. Les équipes interfonctionnelles pouvaient iden-

Les avantages de cette réorientation se sont imposés très

sud-ouest de l'Ontario, Corridor-Est et Est du Canada).

## NOTRE PERSONNEL EFFICACE COMME JAMAIS

C'est avec un bel esprit de corps et une efficacité sans pareille

que nous avons assuré les services en 2001. Nous avons

instauré une nouvelle structure organisationnelle consécu-

tivement à la transformation radicale de notre approche de

la gestion des services ferroviaires voyageurs. Nous avons

mis au rancart la hiérarchisation des responsabilités de

gestion dans l'organisation – les fameuses approches

ascendante et descendante – et formé plutôt des équipes

interfonctionnelles qui assument la responsabilité de tous

les aspects de la planification, de l'exploitation et du contrôle

pour chacun de nos principaux marchés (Ouest canadien,



Photo: CN Rail / Les services au Corridor-Est et de l'Est

Nous avons étendu cette approche intégrée de la gestion

des opérations à nos relations avec nos fournisseurs et nos

partenaires. Par exemple, notre ponctualité est fortement

tributaire des activités du Canadien National, qui est

propriétaire de la majorité des voies sur lesquelles circulent

nos trains. Nous bâtissons au quotidien des relations plus

étroites avec le CN en l'incorporant dans notre équipe.

C'est ainsi que nous nous rapprochons toujours de notre

objectif : le relèvement durable, et indispensable, de la

qualité des services ferroviaires voyageurs.

Prenons, par exemple, le défi que présente le relèvement

du taux de ponctualité de nos trains. En équipes, nos

employés ont une connaissance plus poussée de la manière

dont tous les aspects de notre activité – maintenance

du matériel roulant, procédures de gestion des approvi-

sionnements, services dans les gares, maintenance des

bagages – peuvent contribuer au respect des horaires... ou

le compromettre. Forts de cette expertise, nous sommes

plus efficaces et sommes amenés à envisager la gestion de

la ponctualité comme un tout. Cette nouvelle approche

s'est révélée fructueuse en 2001, un fait remarquable dans

un secteur où il est très difficile d'enregistrer des progrès

durables au chapitre de la ponctualité.

Nous avons également vécu une première : le rapport entre nos produits et nos charges en trésorerie a dépassé 60 % pour s'établir à 61,5 %.

Si nous avons obtenu de tels résultats, c'est que nous comprenons bien notre rôle en tant que service public et que nous percevons clairement les tenants et les aboutissants de la direction d'une entreprise ferroviaire voyageurs viable et durable.

En fait, nos recettes voyageurs ont augmenté chaque année au cours des onze dernières années, de sorte qu'elles excèdent aujourd'hui d'approximativement 70 % celles de 1990. Les recettes par voyageur-mille se sont accrues de presque la moitié pendant la même période. Nous transportons au-delà



**Pascal Poirier,**  
préposé principal aux services,  
Liaisons de l'Est

**Jacinthe Millette,**  
préposée principale aux services,  
Corridor

**Christena Keon Sirsly,**  
chef de la stratégie  
de l'entrepris

**Pierre Robertson,**  
soudeur, Centre de maintenance  
de Montréal

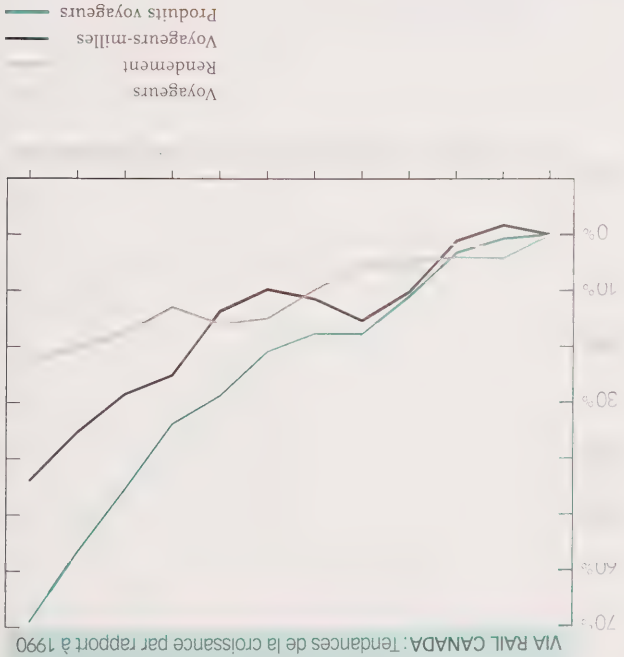
de quatre cent mille voyageurs de plus – et parcourons 153 millions de voyageurs-milles supplémentaires – malgré une chute du financement de l'État, qui est passé de 45,6 à 17,2 cents par voyageur-mille. Par ailleurs, la montée de notre ratio de recouvrement des coûts a également été spectaculaire, le rapport entre nos produits et nos charges en trésorerie s'établissant à plus du double de celui de 1990. Une performance soutenue de cet ordre ne peut mentir : VIA Rail maîtrise bien l'a.b.c. du métier. Le marché des services ferroviaires voyageurs est non seulement solide, il est en croissance. Nous connaissons ce marché et le genre de services ferroviaires voyageurs que les Canadiens recherchent. Et nous les leur offrons, année après année.



LES RÉSULTATS FINANCIERS :

UNE AUTRE ANNÉE EXCEPTIONNELLE

En 2001, VIA a continué sa progression, comme elle l'a fait sans faillir au cours des dix dernières années. Nos produits d'exploitation ont augmenté de 13 millions de dollars l'an dernier, et de plus de 50 millions de dollars pendant les trois dernières années seulement. Notre achalandage s'est accru de 70 000 voyageurs par rapport à l'an dernier. Notre rendement – la mesure des recettes par voyageur-mille – a fait un bond de presque 6 %. Malgré la hausse des prix du carburant, nos charges d'exploitation totales ont été inférieures aux prévisions. Grâce à notre remarquable performance, nous avons réussi à retrancher encore 7 millions de dollars des besoins de fonds que nous accordé le gouvernement pour financer nos activités d'exploitation.



Roger J. Paquette,  
chef des services financiers

Dionne McGuigan,  
préposée principale aux services,  
Liaisons de l'Ouest

Paul Côté,  
chef de l'exploitation

Ivan Zenchuk,  
chef cuisinier,  
Liaisons de l'Ouest



En 2001, la renaissance du rail voyageurs s'est manifestée très concrètement par des investissements de taille dans le matériel roulant, les installations et l'infrastructure. Difficile d'ignorer les nouvelles gares, les nouvelles locomotives et les 139 nouvelles voitures ultramodernes. Symboles du début d'une ère nouvelle pour les services voyageurs au Canada, elles sont le fruit d'investissements en capital déterminants pour l'avenir du rail voyageurs.

Mais cette renaissance n'est pas uniquement affaire de pierre et de mécanique. Ces nouveaux trains et bâtiments sont habités par des gens, qui en sont l'âme. À VIA Rail, les gens – le mécanicien dans le centre de maintenance, l'agent de billets, le superviseur à bord du train – sont des passionnés du rail voyageurs. Cette passion transparait jour après jour dans leur travail, qu'ils accomplissent avec brio.

La renaissance du rail voyageurs en 2001, c'est l'histoire d'une société qui a su attiser cette passion à la grandeur de l'entreprise.

C'est ainsi que nous avons mis en place, au début de l'année, une nouvelle organisation interfonctionnelle, qui se démarque des organisations traditionnelles par son absence de hiérarchisation et de compartimentation, et par l'exercice d'un leadership par chaque employé. Chaque membre de l'équipe de VIA sait ce qu'il a à faire. Chacun comprend les priorités et l'orientation client de la société, et est conscient du rôle qu'il a jouer pour assurer la satisfaction de la clientèle. Et chaque membre travaille dans un milieu qui lui permet d'améliorer chaque jour sa performance – où il peut analyser des problèmes, explorer de nouvelles idées, prendre des décisions et être responsable de son travail.

Lorsque nous avons mis de l'avant cette nouvelle organisation, j'avais, d'emblée, entièrement confiance dans les employés de VIA. Ils ont répondu à l'appel avec panache, comme je m'y attendais. Nos syndicats ont collaboré étroitement avec la direction pour modifier les façons de travailler. Que ce soit individuel-lement ou en équipe, nous sommes plus efficaces que jamais. VIA a trouvé un second souffle et l'enthousiasme qui anime tous et chacun alimente la renaissance du rail voyageurs.

Cet élan a donné d'excellents résultats en 2001. VIA a clos l'année sur une note exceptionnelle à plusieurs égards : croissance significative des recettes, hausse de la clientèle et diminution des charges d'exploitation supérieure aux prévisions. Le ratio des produits aux charges en trésorerie – le rapport entre les produits

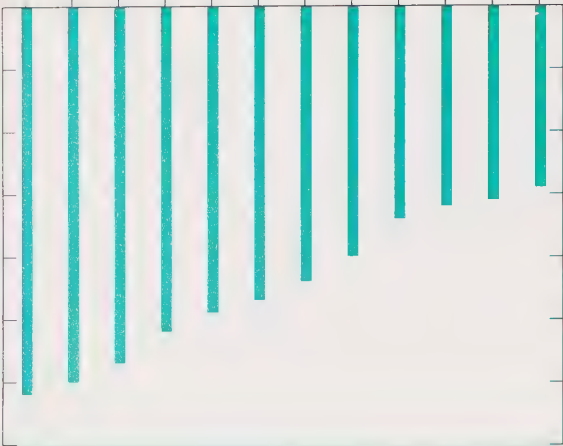
et les charges d'exploitation – a atteint un sommet sans précédent. Nous sommes particulièrement encouragés de constater l'ampleur grandissante de la perçée du rail voyageurs dans le marché des voyages. Il est relativement facile d'amener des clients à tenter l'expérience du train. Mais c'est une autre paire de manches que de les fidéliser – et VIA le fait admirablement bien.

Dans une année où le secteur du transport a été durement secoué, nous avons fait la conquête de nombreux voyageurs qui ont choisi le train pour son confort, sa sécurité et sa fiabilité, et qui y sont revenus maintes et maintes fois. Notre capacité à conserver nos nouveaux clients confirme certes le rôle crucial du rail voyageurs dans le système de transport canadien, mais aussi l'efficacité avec laquelle VIA Rail joue ce rôle.

Nous avons fourni cette performance supérieure tout en gérant un ambitieux programme d'immobilisations dont les effets se feront surtout sentir à compter de 2002. Cette réalisation témoigne non seulement de la pertinence du rail voyageurs au Canada mais aussi de la qualité de l'équipe de VIA Rail. Je suis fier de cette équipe et honore d'en faire partie.

Le programme d'investissements en capital lancé en 2001 comporte des avantages considérables pour les voyageurs canadiens, puisqu'ils bénéficieront de nouveaux trains plus performants, de gares mieux aménagées et d'un réseau modernisé d'un océan à l'autre. Sans oublier les gens de VIA, qui sont animés de la passion – l'engagement envers l'excellence – nécessaire pour assurer aux Canadiens des services d'une qualité inégale.

VIA RAIL CANADA : Ratio des produits aux charges en trésorerie



Le président et chef de la direction,  
Marc LeFrançois







Le président du Conseil,  
Jean Pelletier



nistration solide, efficace et digne de confiance. Un tel conseil est un instrument particulièrement précieux pour VIA à l'heure même où nous nous préparons à faire face à de nouveaux enjeux.

VIA prend des mesures concrètes et réfléchies pour accroître l'efficacité de son conseil d'administration. La société est en effet persuadée qu'elle doit jouer la carte de l'excellence, à la fois dans la gouvernance de l'entreprise et la gestion de l'exploitation, alors qu'elle se projette dans l'avenir pour assurer la continuité de la renaissance

du rail voyageurs.

Le programme d'immobilisations en cours contribuera à stabiliser et à moderniser son réseau. VIA aura à relever de nombreux défis nouveaux dans ses efforts constants pour donner satisfaction aux Canadiens en quête de services toujours plus rapides et plus fréquents. La société devra exploiter des moyens de financement plus novateurs et plus souples pour assumer le fardeau de l'amélioration continue de ses immobilisations. De plus, elle devra obtenir un accès élargi à l'infrastructure ferroviaire – un élément déterminant dans la performance du rail voyageurs.

Je suis convaincu que, si on lui en donne la possibilité, VIA saura relever ces défis avec toute la créativité et la détermination qui l'ont animée dans le passé. Avec, ce qui est encore plus important, les yeux rivés sur les objectifs de performance de l'avenir que les voyageurs canadiens jugent primordiaux : plus de choix, des déplacements plus rapides, une plus grande ponctualité et une harmonisation plus poussée avec les autres modes de transport.

Telle est l'orientation qu'a adoptée VIA pour poursuivre cette renaissance en 2002 et en assurer la permanence. VIA Rail Canadiens les meilleurs services ferroviaires voyageurs et enrichir à sa manière la vie économique et sociale du Canada.

Un système de transport efficace et bien intégré est un incontournable dans un pays aussi vaste et dynamique que le Canada. En sa qualité de transporteur ferroviaire voyageurs national, VIA Rail a un rôle important à jouer dans ce système : offrir, à peu de frais, des services sécuritaires et de qualité supérieure aux Canadiens de tous les coins du pays.

VIA a, encore une fois, bien joué son rôle en 2001. Grâce à une performance qui fait l'envie, la société a connu une autre année record. Forte de son engagement indéfectible envers la sécurité et de ses efforts pour augmenter continuellement son chiffre d'affaires tout en exerçant un contrôle très strict de ses coûts, VIA Rail a desservi en 2001 plus de Canadiens que jamais au cours des dix dernières années. La renaissance du rail voyageurs au Canada n'est plus une simple vision de l'avenir. C'est une démarche bien entracinée, et dont la réalisation va bon train.

Le mandat clair reçu du gouvernement canadien est l'un des facteurs qui expliquent la réussite de VIA en 2001. Guidée par sa vision de l'avenir du rail voyageurs dans les services publics et munie des outils nécessaires pour remplir sa mission, la société relève de nouveaux défis, investissant dans le matériel roulant, l'infrastructure et les gares. De tels investissements lui permettent non seulement d'élargir la gamme des services offerts aux voyageurs canadiens, mais aussi de leur proposer des options plus intéressantes. Les activités interville de VIA sont en pleine expansion, la société étant à l'écoute de la population qui réclame des solutions de transport abordables, viables et respectueuses de l'environnement.

Au cours de la dernière décennie, le Conseil d'administration de VIA a guidé la transformation de la société en entreprise de service public moderne et novatrice. Toute société d'État qui doit rendre compte de sa gestion des fonds publics doit pouvoir s'appuyer sur un conseil d'admi-

L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les indicateurs financiers et les statistiques d'exploitation clés ci-dessous résument le rendement de la société depuis 1990, première année d'exploitation de l'actuel réseau.

INDICATEURS FINANCIERS CLÉS													
(en millions de dollars)													
Produits	253,8	240,7	220,6	200,2	190,5	184,5	175,0	176,4	164,2	155,8	150,1	142,8	
* Charges en trésorerie	412,4	404,7	389,1	382,6	386,5	389,8	397,3	438,5	485,2	487,1	478,1	493,3	
Dépenses en immobilisations	146,7	45,9	10,9	18,3	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5	
Financement de l'Etat:													
Exploitation	158,8	164,4	170,0	178,4	196,0	205,3	222,3	262,1	321,0	331,3	328,0	350,3	
Frais de réorganisation	4,5	5,9	—	—	16,3	19,2	33,5	30,8	15,3	12,9	24,7	59,7	
Immobilisations	163,3	170,3	170,0	178,4	212,3	224,5	255,8	292,9	336,3	344,2	352,7	410,0	
Total du financement de l'Etat	315,0	216,2	170,0	178,4	228,7	245,2	295,4	318,2	348,1	388,9	392,8	441,5	
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS													
Ratio des produits aux charges en trésorerie (%)	61,5	59,5	56,7	52,3	49,3	47,3	44,0	40,2	33,8	32,0	31,4	28,9	
***Voyageurs (en milliers)	3 865	3 795	3 569	3 618	3 719	3 557	3 465	3 412	3 402	3 400	3 491	3 458	
Voyageurs - milles (en milliers)	6 665	6 621	6 448	6 325	6 482	6 472	6 219	6 524	6 515	6 483	6 270	6 386	
***Voitures - milles parcourus (en milliers)	46 102	45 121	43 168	42 068	41 242	40 491	37 492	36 351	35 861	35 993	35 934	35 768	
Coefficient d'occupation moyen (%)	57	56	56	55	57	58	59	57	56	53	56	55	
***Nombre moyen de voyageurs - milles par train - mille	138	137	137	134	135	134	133	122	120	119	126	120	
Ponctualité (%)	85	83	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88	
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	3 013	2 958	2 909	2 952	2 969	3 000	3 178	3 718	4 131	4 478	4 402	4 525	

L'honorable David Collenette, C.P.,  
député, ministre des Transports, Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi sur la gestion  
des finances publiques, je suis heureux de vous présenter le  
rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'exercice  
terminé le 31 décembre 2001.

*Jean Pelletier*

Jean Pelletier

Administrateur et président du Conseil

## VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ

### UN SERVICE PUBLIC VITAL

Depuis sa création en 1977, VIA Rail est le transporteur ferroviaire voyageurs national au Canada. Notre mission, en tant que société d'État indépendante, consiste à offrir, à peu de frais, des services ferroviaires voyageurs de qualité supérieure et sécuritaires. Nous la remplissons en assurant des services exceptionnels à notre clientèle, en maximisant nos recettes, en contrôlant nos coûts, et en misant sur le point fort du rail voyageurs : l'avantage d'être le mode de transport le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable qui soit.

### POUR TOUTES LES VOYAGEURS CANADIENS

Notre vision est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada, avec pour objectif de répondre aux besoins actuels et futurs des Canadiens. Grâce à notre programme d'investissements en capital voué à la renais- sance du rail voyageurs, nous modernisons notre réseau de gares, nous offrons des services plus rapides au moyen d'un plus grand nombre de trains et nous transportons plus de Canadiens que jamais auparavant.

### D'UN OcéAN À L'AUTRE

Nous exploitons plus de 480 trains par semaine, qui circulent sur 14 000 kilomètres de voies pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 000 employés, VIA a transporté en 2001 près de quatre millions de voyageurs sur plus de 920 millions de milles.

Dans l'Ouest canadien, nos légendaires trains transconti- nentaux desservent principalement les marchés touristiques canadiens et étrangers. Le magazine *National Geographic* a inclus l'itinéraire du *Canadien*<sup>MC</sup> – qui assure trois fois par semaine la liaison Toronto-Vancouver – dans sa liste des cinq plus merveilleux voyages au monde. La luxueuse classe *Bleu d'Argent*<sup>MC</sup>, dont le confort et les commodités ont été récemment améliorés, demeure l'un des produits de VIA les plus recherchés.

Dans le corridor Québec-Windsor, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables – que ce soit en classe VIA 1<sup>MC</sup>, au confort assuré –, de centre-ville à centre-ville entre les grands centres d'affaires du Canada central.

Dans les provinces Atlantiques, l'*Océan*<sup>MC</sup> relie six fois par semaine Montréal et Halifax et offre aux voyageurs en classe *Alizés*<sup>MC</sup> des services de première classe. En outre, le *Chaleur*<sup>MC</sup> assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

Dans les régions rurales et éloignées, VIA exploite les liaisons jugées essentielles par le gouvernement pour répondre aux besoins en transports régionaux.



# UNE ENTREPRISE PUBLIQUE AU SERVICE DES VOYAGEURS













